

4.4 Опрос пассажиров поездов

Исследования было проведено 4 декабря. Отдельные счетчики находились на платформах электричек и междугородних поездов. Пассажиры прибывающих и отбывающих поездов были опрошены методом случайного отбора. Всего было опрошено 1 500 человек. 1166 или 77,7% были пассажирами электричек и 334 или 22,3% - междугородних поездов.

4.4.1 Частота работы поездов

По маршрутам Баку-Азизбеков, Сураханы и Сумгайыт следует 92 пассажирские электрички в день, в то время как число междугородних поездов составляет 21.

Таблица 4.4.1 Частота работы поездов в Баку

Тип	Электропоезд				Поезд дальнего следования				
	Азизбековс кий район (зона)	Город Сумгайыт (Зона 83)	Сурахански й район (Зона 79)	Всего	Южный регион (Зона 85)	Аранский регион (Зона 86)	Грузия/ Армения(Зона 88)	Россия/ Украина (Зона 89)	Всего
Отправлен ие	35	8	4	47	1	7	1	1	10
Прибытие	36	5	4	45	1	7	1	2	11
Всего	71	13	8	92	2	14	2	3	21

Большинство электричек прибывают с Азизбековского района (77%) восточной части полуострова. Междугородние поезда, в основном, прибывают из Аранского региона в северо-западной части (67%). Плата за проезд в электричке составляет 750 ман..

4.4.2 Распределение респондентов по половому признаку

В данном исследовании было опрошено 1 500 пассажиров. 750 были отбывающими пассажирами и 750 - прибывающими. Из них, 1166 (78%) были пассажирами электричек и 334 (22%) - междугородних поездов. Что касается распределения по половому признаку, то 78% были мужчины и 22% - женщины.

Таблица 4.4.2 Общее число респондентов и их распределение по половому признаку

Пассажиры	Электрички			Поезда дальнего следования			Всего пассажиров		
	муж	жен	всего	муж	жен	всего	муж	жен	всего
Отбывающие	539	170	709	34	7	41	573	177	750
Прибывающие	378	79	457	220	73	293	598	152	750
Всего	917	249	1166	254	80	334	1171	329	1500

4.4.3 Цель поездки респондентов

Респондентам был задан вопрос о цели их поездки. Из общего числа респондентов в 1500 человек, 43,4% респондентов направлялись домой, 33,5% - на работу. 10,4% направлялись по личным делам и только 5,1% за покупками.

Таблица 4.4.3 Цель поездки респондентов

Цель поездки	Всего пассажиров электричек	Всего пассажиров поездов	Всего пассажиров	%-ное отношение
Домой	477	174	651	43.4%
На работу	441	62	503	33.5%
Другие частные	102	54	156	10.4%
Отдых	49	27	76	5.1%
Покупки	66	10	76	5.1%
В школу	27	5	32	2.1%
Социальные	4	2	6	0.4%
Всего	1166	334	1500	100.0%

На нижнем Рисунке 4.4.1 показано распределение респондентов по целям поездок. Среди пассажиров электричек 38% направлялись на работу, 41% - домой, 9% - по личным делам и 6% - за покупками. Сравнительно, среди пассажиров междугородних поездов 52% направлялись домой, 19% - на работу, 16% - по личным делам и только 3% - за покупками.



Рисунок 4.4.1 Цели поездок пассажиров по видам поездов

4.4.4 Режимы прибытия на станции и отъезда со станций

Больше всего для прибытия на железнодорожные станции респонденты используют ходьбу и автобусы. Однако, процентное соотношение автобусов и метро выше при прибытии отбывающих пассажиров и отъезде прибывающих пассажиров. Около 12% отбывающих пассажиров используют метро для того, чтобы добраться до железнодорожной станции и 10% прибывающих пассажиров для того, чтобы добраться до конечного пункта назначения. 24% отбывающих пассажиров используют автобусы для подъезда и 27% прибывающих пассажиров делают то же для того, чтобы добраться до пункта назначения.

По типам поездов процентное соотношение видов транспорта значительно различается. Около 72% пассажиров электричек идут пешком до станции, напротив, только 30% междугородних поездов делают это. 8.6% пассажиров электричек используют такси и 15% - легковый автомобили. Напротив, 13% пассажиров междугородних поездов используют такси и 23% используют машины/джипы для подъезда к станциям и выезда со станций.

Таблица 4.4.4 Режимы прибытия на станции и отъезда со станций по видам поездов

Вид	Электрички		Поезда дальнего следования	
	Доступ	Выход	Доступ	Выход
Пешком	69.0%	77.4%	33.5%	26.3%
Автобус	0.3%	0.0%	0.9%	0.6%
Микроавтобус	0.7%	0.5%	16.2%	15.6%
Метро	0.6%	0.3%	14.7%	6.3%
Поезд	0.2%	0.0%	0.6%	0.0%
Трамвай	0.0%	0.1%	0.3%	0.0%
Такси	8.8%	8.4%	11.7%	14.7%
Легк. Автомобиль	9.5%	7.3%	15.6%	20.4%
Мотоцикл	0.1%	0.1%	0.9%	0.0%
Троллейбус	1.3%	0.4%	0.3%	0.0%
Пикап/фургон	8.1%	5.4%	2.1%	7.8%
Грузовик	1.3%	0.0%	3.3%	8.4%
Всего	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

4.4.5 Средняя продолжительность поездки

Была исследована средняя продолжительности поездки пассажиров поездов. В нижней таблице показана средняя продолжительность поездки респондентов по видам поездов.

Таблица 4.4.5 Средняя продолжительность поездки пассажиров поездов

Время поездки (минут)	Электричка	%	Поезда дальнего следования	%	Все пассажиры	%
1- 30	590	50.6%	1	0.3%	591	39.4%
31 – 60	369	31.6%	0	0.0%	369	24.6%
61 – 90	145	12.4%	1	0.3%	146	9.7%
91 – 120	48	4.1%	6	1.8%	54	3.6%
121 или более	14	1.2%	326	97.6%	340	22.7%
Всего	1166	100.0%	334	100.0%	1500	100.0%

Как и ожидалось, 50% пассажиров электричек тратят 30 мин. на поездку и 32% - 30-60 мин.. 82% из них тратят на поездку 60 мин. или меньше. Напротив, большинство пассажиров междугородных поездов тратят на поездку 2 часа или больше.

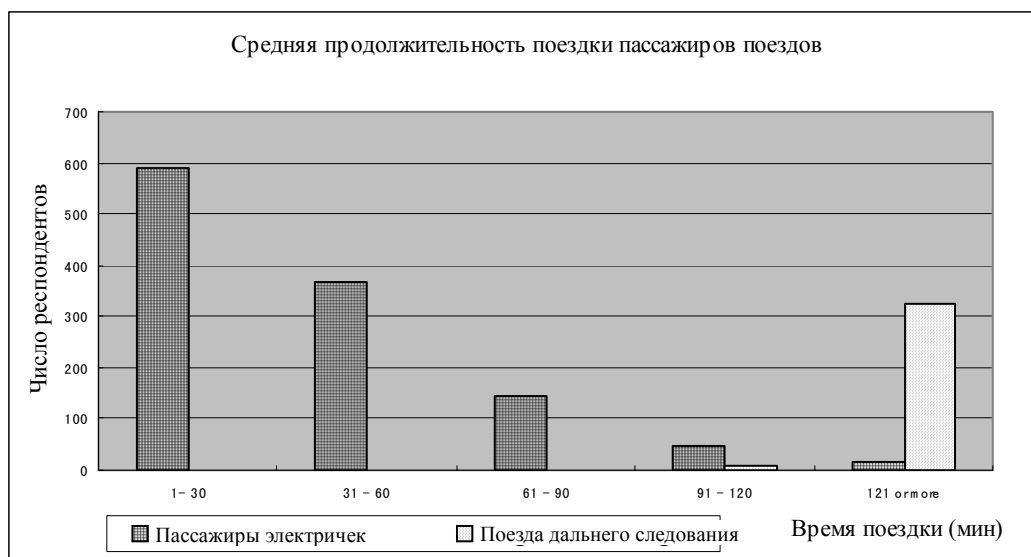


Рис. 4.4.2 Средняя продолжительности поездки пассажиров

4.4.6 Пункты отправления и назначения респондентов

Результаты опроса показали, что из 1 500 респондентов, около 700 или 46,7% являются пассажирами в пределах Территории Исследования (в пределах транспортных зон 1-76). Однако 37,6% респондентов передвигаются между другими регионами Азербайджана и территорией исследования. Процент пассажиров поездов между Сумгайытом и территорией исследования составил 4,2%. Эти результаты показаны на Рисунке 4.4.3.

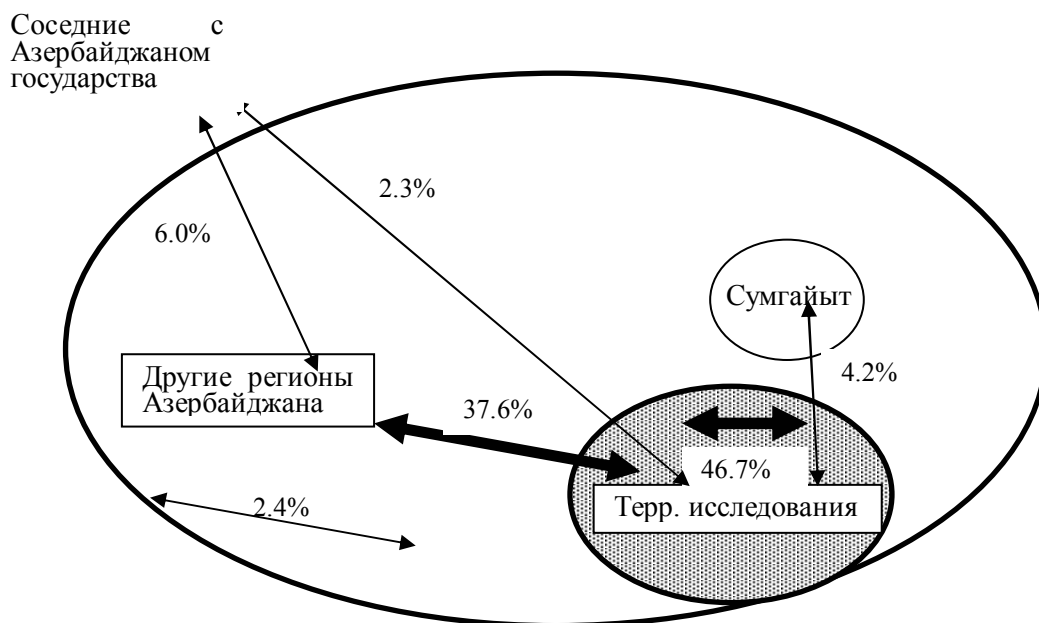


Рисунок 4.4.3 Распределение пассажиров поездов по направлениям

4.4.7 Средняя занятость поездов пассажирами и общее число пассажиров

Каждый электропоезд состоит из 4 вагонов. Междугородные поезда имеют большее количество вагонов, некоторые - 17 вагонов.

Средняя занятость электропоездов пассажирами составила 109 человек на поезд, а междугородных поездов - 240 пассажиров на поезд. Основываясь на среднюю занятость поездов в час и частоту работы поездов, было рассчитано общее число пассажиров поездов.

Исследование показало, что около 13 480 пассажиров в день используют службу поездов. Из них, 66% - пассажиры электричек и 34% - пассажиры междугородных поездов.

Таблица 4.4.6 Средняя занятость поездов и общее количество пассажиров

	Электропоезда		Поезда дальнего следования		Все пассажиры	
	Отбытие	Прибытие	Отбытие	Прибытие	Электропоезда	Поезда дальнего следования
Среднее кол-во пассажиров на вагон	128	90	193	286	109	240
Расчетное общее кол-во пассажиров в день	5090	3827	1970	2859	8917	4829

4.5 Исследование конечных автобусных станций

Цель данного исследования заключилась в определении уровня использования основных автобусных станций вокруг города и режима смены видов транспорта пассажирами. Из числа автобусов, обслуживающих эти пункты, в целях улучшения средств обслуживания, далее исследованы автобусы с высокой частотой работы.

Были исследованы десять городских станций пересадки на другой вид транспорта. Из 10 станций, 7 расположены рядом со станциями метро.

Таблица 4.5.1 Расположение основных станций смены автобуса или пересадки на другой вид транспорта

Код точки проведения исследования	Период исследования	Место проведения исследования
BT-1	16 часов (с 6:00 до 22:00)	Возле кинотеатра Карабах (Пионер)
BT-2	Do	Возле ст. метро "Мемар Аджери"
BT-3	Do	Возле ст. метро "Низами"
BT-4	Do	Возле ст. метро "Баки Совети"
BT-5	Do	Возле Дворца Ручных Игр (рядом с отелем "Интурист")
BT-6	Do	Возле ЦУМа (ул. Истиглалият и Гуси Гаджиева)
BT-7	Do	Возле площади Гелебе (ст. метро Гянджлик)
BT-8	Do	Возле ст. метро Н. Нариманов
BT-9	Do	Возле ст. метро Мешади Азизбеков
BT-10	Do	Возле ст. метро "Нефтчиляр"

В рамках исследования было определено число автобусов по маршрутам, отбывающих или прибывающих на эти станции, а также проезжающих мимо этих станций.

Затем, пассажирам, выбранным методом случайного отбора, были заданы вопросы об их пунктах отправления, назначения, целях поездки, смене вида транспорта и др. Для проведения опроса были отобраны пассажиры автобусов, имеющие конечные остановки на данных пунктах и проезжающие мимо этих пунктов. По каждому пункту исследования было опрошено около 100-200 респондентов, включая отбывающих и прибывающих пассажиров автобусов с конечной остановкой, и проезжающих мимо автобусов.

Перед проведением исследования было определено расположение автобусных остановок и составлен список номеров автобусов. Затем, было назначено соответствующее число наблюдателей для проведения исследования.

4.5.1 Подсчет автобусов по видам и режиму работы

В нижней таблице показано процентное соотношение автобусов, подсчитанных на 10 исследованных автостанциях, по видам автобусов. Микроавтобусы составили почти 57-100% всех действующих автобусов на всех станциях. На остановке возле метро Аджеми все автобусы - микроавтобусы. Возле станции метро Низами микроавтобусы составили 57%. Доля больших автобусов очень мала, кроме остановки возле гостиницы Интурист, где большие автобусы (23%) используются для более длительных поездок в сторону южного Карадагского района.

Таблица 4.5.2 Процентное соотношение автобусов по виду исследованных автостанций

Автостанции	Микроавтобус	Средн. автобусы	Крупные автобусы	Двухсекционные автобусы	Троллейбусы	Всего
20 Января	80.9%	15.6%	3.4%	0.0%	0.0%	100.0%
Аджеми	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
Низами	56.8%	29.6%	7.0%	0.1%	6.6%	100.0%
Бакы Советы	81.6%	15.2%	1.4%	0.0%	1.7%	100.0%
Интурист	72.5%	4.7%	22.8%	0.0%	0.0%	100.0%
Цум	94.5%	3.9%	0.1%	0.0%	1.4%	100.0%
Гянджлик	84.7%	8.2%	3.2%	0.0%	3.8%	100.0%
Нариманов	86.7%	1.6%	5.1%	0.1%	6.6%	100.0%
Азизбеков	70.4%	22.8%	6.9%	0.0%	0.0%	100.0%
Нефтчиляр	84.5%	14.2%	1.3%	0.0%	0.0%	100.0%

На Рисунке 4.5.1 показана частота работы автобусов, прибывающих, отбывающих и проезжающих мимо пунктов исследования. Из рисунка четко видно, что доля микроавтобусов преобладает на всех пунктах.

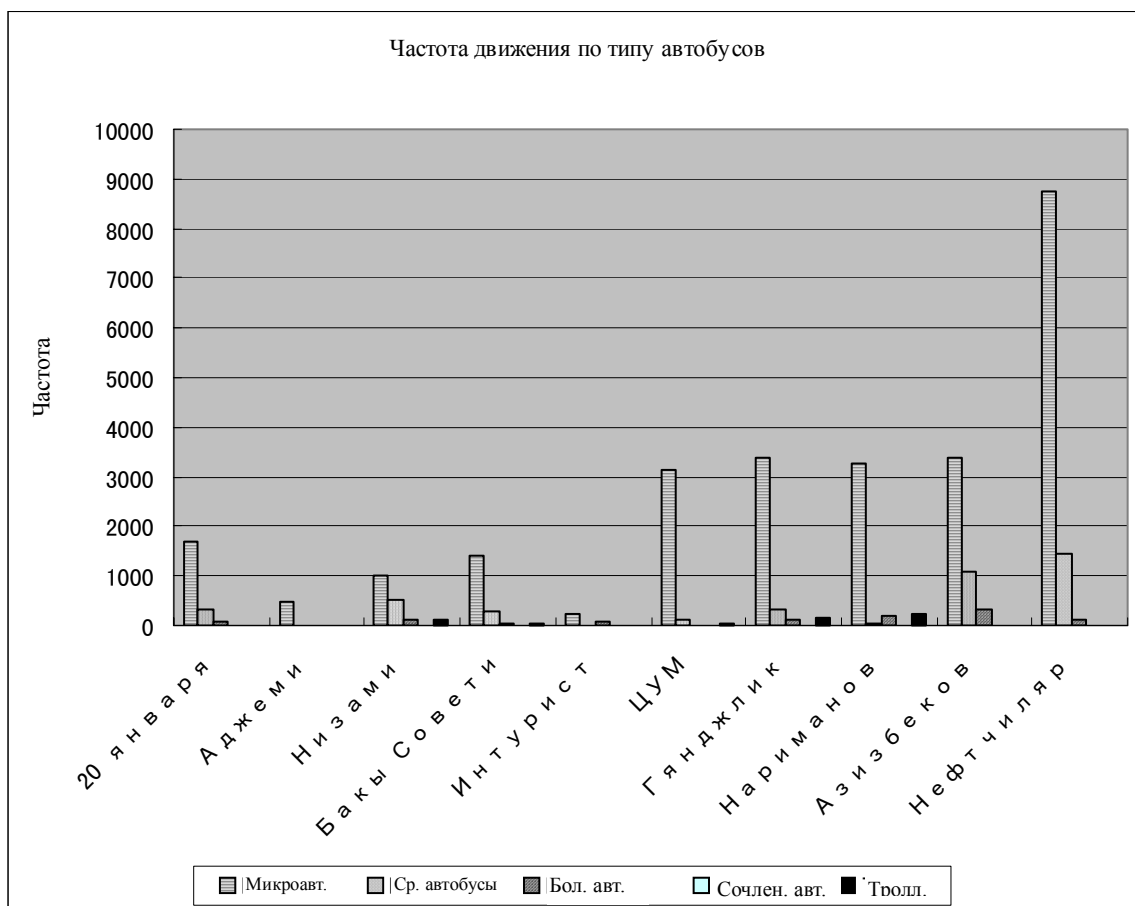


Рисунок 4.5.1 Частота работы автобусов по их видам на пунктах исследования

4.5.2 Режим передвижения автобусов на пунктах исследования

В нижней Таблице и на Рисунке показано число автобусов по виду передвижения, а именно прибывающие, отбывающие и проезжающие мимо автобусы.

Как показано на рисунке, число автобусов, проезжающих мимо исследуемых пунктов, преобладает на ВТ-1 (ул. 20 Января), ВТ-3 (Низами), ВТ-8 (Нариманов), ВТ-9 (Азизбеков) и ВТ-10 (Нефтичляр). Из рисунка видно, что значительное число прибывающих и отбывающих автобусов (1000 в день) наблюдается на ВТ-6 (ЦУМ), ВТ-7 (Гянджлик), ВТ-9 (Азизбеков) и ВТ-10 (Нефтичляр). Для этих станций необходимо провести дальнейшие исследования в целях улучшения средств обслуживания.

Таблица 4.5.3 Частота работы автобусов по типу работы

Станция	Прибытие	Отправление	Проездом	Всего
20 Января	82	105	1884	2071
Мемар Аджери	174	173	127	474
Низами	24	25	1757	1806
Бакы Совети	791	656	281	1728
Интурист	73	82	161	316
ЦУМ	1622	1592	117	3331
Гянджлик	1287	1286	1432	4005
Нариманов	894	954	1914	3762
Азизбеков	1414	1237	2180	4831
Нефтчиляр	1852	1985	6528	10365

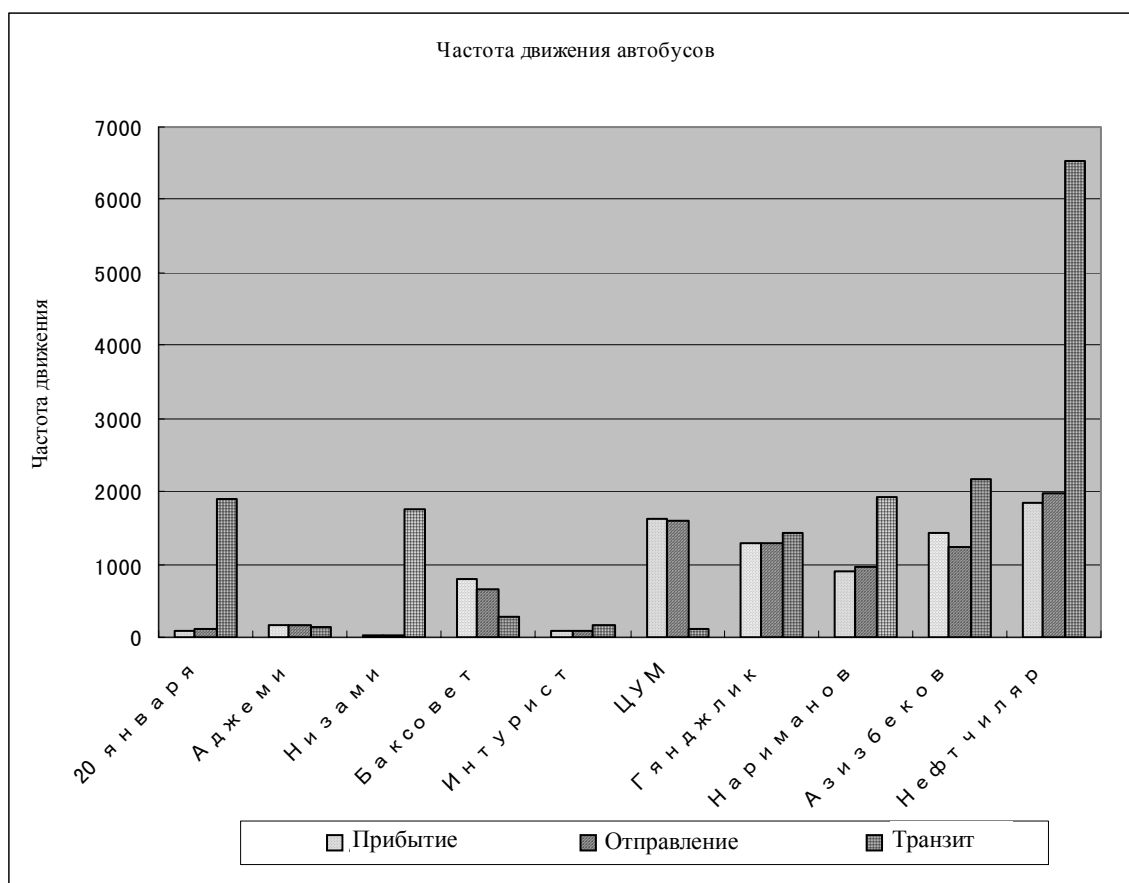


Рисунок 4.5.2 Частота работы автобусов по видам передвижения на пунктах исследования

4.5.3 Виды автобусов, используемые респондентами

На каждом из 10 пунктов исследования было опрошено около 360 респондентов. Большинство из респондентов использует либо микроавтобусы, либо средние автобусы. Средние автобусы преобладают, в основном, вблизи ст. метро Низами, гост. Интурист и возле ЦУМа.

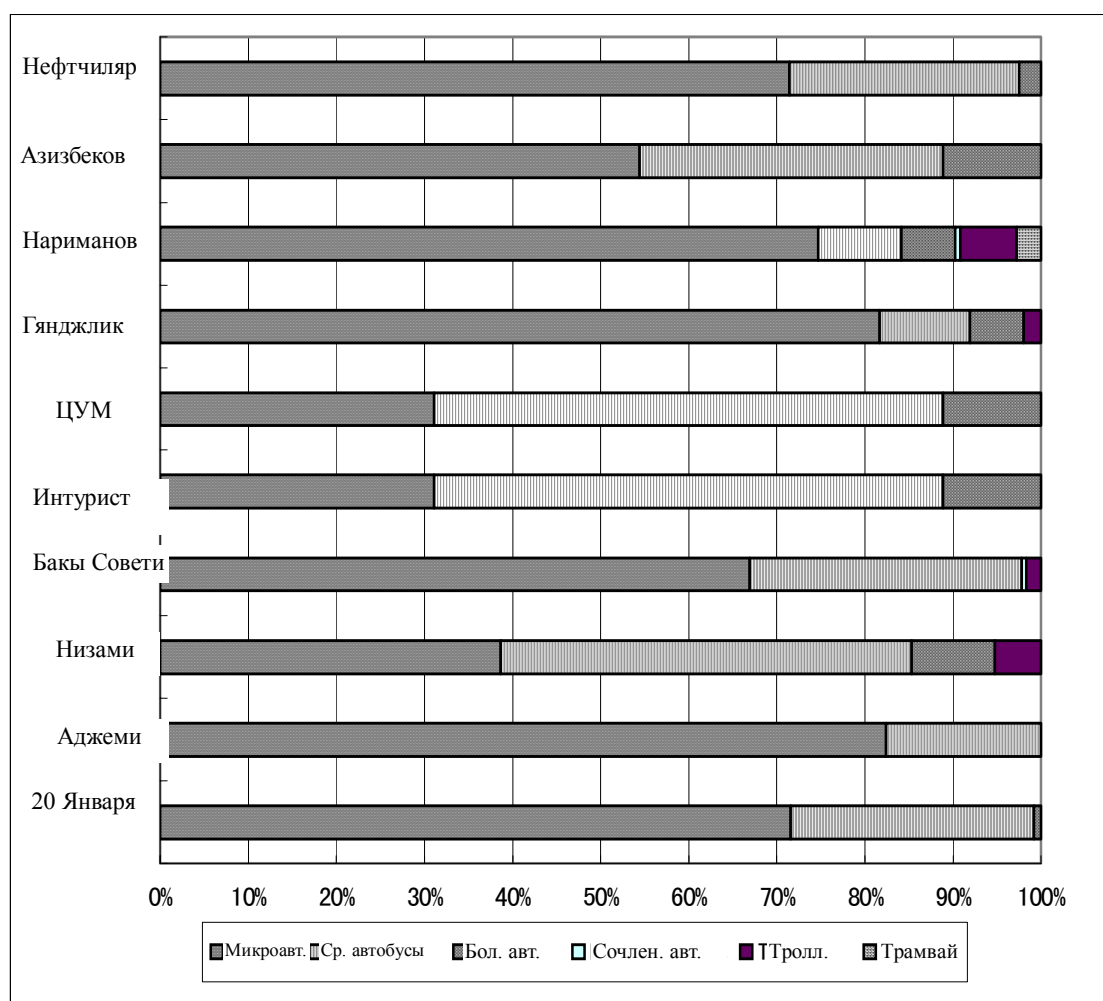


Рисунок 4.5.3 Виды автобусов, используемые респондентами

4.5.4 Цели поездок респондентов

Поездки на работу составили около 30%. Поездки в личных целях составили 15-25% всех рейсов. Поездки в школу составили около 5%, а поездки за покупками составили всего лишь около 1-3%.

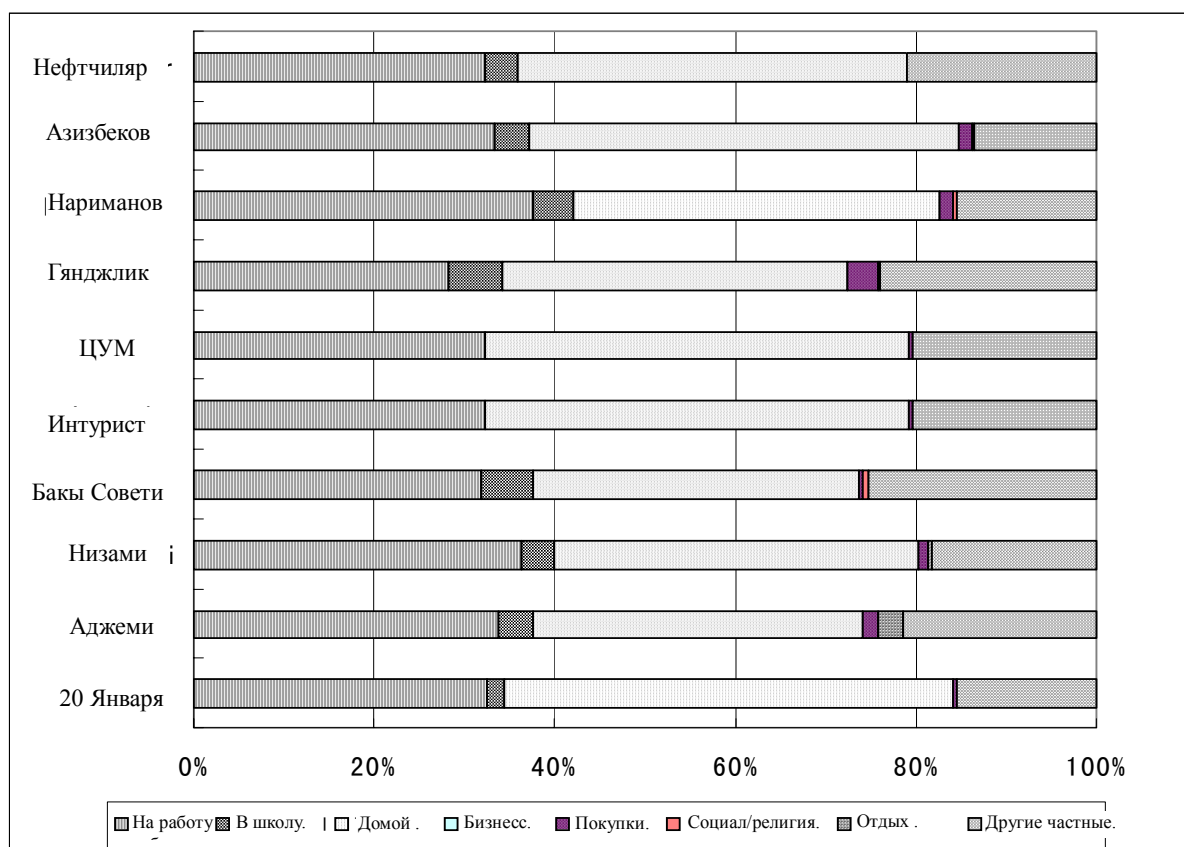


Рисунок 4.5.4 Цели поездок респондентов

4.5.5 Виды транспорта, используемые для прибытия на станции и отъезда со станций

Из таблицы по видам транспорта, используемого респондентами для прибытия на станции или для отъезда со станций видно, что на отдельных пунктах исследования наиболее выделяются определенные виды транспорта (Таблица ниже). Например, вблизи ст. метро Азизбеков, Нефтчиляр и 20 Января микроавтобусы используются в большем количестве, чем какой-либо другой транспорт. С другой стороны, вблизи гостиницы Интурист и ЦУМа, в основном, используются большие автобусы. Смена транспорта на метро наиболее распространена на ст. метро Баксовет, Гянджлик, Нариманов и Нефтчиляр. Смена транспорта на метро не очень распространена на ст. метро Аджеми, Азизбеков и Низами. Эти результаты могут помочь определить в каком направлении необходимо проводить улучшение услуг на этих пунктах смены транспорта. Например, где наиболее распространена смена транспорта на метро, необходимо рассмотреть вопрос расположения автобусной остановки или других сооружений таким образом, чтобы они предоставляли наиболее безопасную и удобную смену транспорта на метро.

Таблица 4.5.4 Виды автобусов, используемых респондентами

Тип автобусов	1. ст. 20 Января	2. Мемар Аджеми	3. Низами	4 Баки Совети	5 Интурист	6. ЦУМ	7. Гянджлик	8. Нариманов	9. Азизбеков	10. Нефтчиляр
1 Микроавтобус	71.6%	82.4%	38.6%	66.9%	31.1%	31.1%	81.7%	74.7%	54.4%	71.4%
2 Средний автобус	27.6%	17.6%	46.7%	30.8%	57.8%	57.8%	10.3%	9.4%	34.4%	26.1%
3 Большой автобус	0.8%	0.0%	9.4%	0.0%	11.1%	11.1%	6.1%	6.1%	11.1%	2.5%
4 Сочлененный автобус	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%
5 Троллейбус	0.0%	0.0%	5.3%	1.7%	0.0%	0.0%	1.9%	6.4%	0.0%	0.0%
6 Трамвай	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.8%	0.0%	0.0%

Таблица 4.5.5 Цели поездок респондентов

Цель поездки	1. ст. 20 Января	2. Мемар Аджеми	3. Низами	4 Баки Совети	5 Интурист	6. ЦУМ	7. Гянджлик	8. Нариманов	9. Азизбеков	10. Нефтчиляр
1 На работу	32.5%	33.7%	36.4%	31.9%	32.2%	32.2%	28.3%	37.5%	33.3%	32.2%
2 В школу	1.9%	3.9%	3.6%	5.6%	0.0%	0.0%	5.8%	4.4%	3.9%	3.6%
3 Домой	49.7%	36.4%	40.3%	36.1%	46.9%	46.9%	38.3%	40.6%	47.5%	43.1%
4 Деловая	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
5 Покупки	0.3%	1.8%	1.1%	0.6%	0.6%	0.6%	3.3%	1.7%	1.4%	0.0%
6 Социальные/ религиозные	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.3%	0.0%
7 Отдых	0.0%	2.7%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%
8 Другие личные	15.6%	21.5%	18.3%	25.3%	20.3%	20.3%	23.9%	15.6%	13.6%	21.1%

Таблица 4.5.6 Виды транспорта, используемые для прибытия на станции

Вид транспорта	1. ст. 20 Января	2. Мемар Аджеми	3. Низами	4 Бакы Совети	5 Интурист	6. ЦУМ	7. Гянджлик	8. Нариманов	9. Азизбеков	10. Нефтчиляр
1 Ходьба	81.4%	92.8%	92.5%	80.8%	54.7%	54.7%	78.1%	84.7%	55.3%	73.6%
2 Такси	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
3 Легк. авт/ джип	0.3%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.3%	0.8%	0.0%	0.3%
4 Микроавтобус	15.3%	1.8%	1.4%	3.9%	9.4%	9.4%	6.4%	3.1%	40.6%	15.0%
5 Большой автобус	1.6%	2.7%	2.2%	5.6%	28.1%	28.1%	4.2%	1.9%	0.6%	1.7%
6 Троллейбус	0.0%	0.0%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%
7 Трамвай	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8 Метро	1.4%	2.7%	3.6%	8.9%	6.9%	6.9%	10.6%	9.2%	3.3%	9.4%
9 Поезд	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.3%	0.0%

Таблица 4.5.7 Виды транспорта, используемые для отъезда со станций

Вид транспорта	1. ст. 20 Января	2. Мемар Аджеми	3. Низами	4 Бакы Совети	5 Интурист	6. ЦУМ	7. Гянджлик	8. Нариманов	9. Азизбеков	10. Нефтчиляр
1 Ходьба	76.8%	95.8%	87.8%	80.0%	52.2%	52.2%	96.7%	79.4%	59.7%	75.0%
2 Такси	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
3 Легк. авт/ джип	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
4 Микроавтобус	20.8%	1.2%	2.2%	1.4%	7.2%	7.2%	1.4%	5.8%	30.8%	12.2%
5 Большой автобус	1.4%	1.2%	4.4%	3.9%	40.0%	40.0%	0.0%	3.9%	5.0%	0.3%
6 Троллейбус	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%
7 Трамвай	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8 Метро	0.8%	1.8%	5.6%	14.7%	0.3%	0.3%	1.9%	10.6%	4.4%	12.2%
9 Поезд	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

4.6 Исследование движения на перекрестках

Исследование проводилось на 5 отобранных пунктах в городе Баку, включая участок дороги с круговым движением на 20 Января. Это исследование нацелено на сборе данных по интенсивности движения по видам автомобилей и по направлению движения на перекрестках с целью оценки эффективности эксплуатации этих перекрестков.

JS-1 (площадь 20 Января) является крупным участком с круговым движением с пятью отходящими дорогами и, поэтому, визуальное исследование движения в пределах этого участка невозможно. Данные по движению транспорта на этом участке будут взяты из результатов анализа видеозаписи, произведенной в рамках Исследования движения на площади 20 Января и площади 28 Мая. Исследование интенсивности движения по направлениям по видам автомобилей проводилось для трех часов пик: 7-10 ч. утра, 12-2 ч. дня и 5-8 ч. вечера.

На пункте JS-1 основное направление движения в/со стороны Сумгайытской дороги и Тбилисского проспекта. В вечерние часы пик, 4400 автомобилей въезжают на площадь, а 3200 -выезжают.

На пункте JS-2, основной поток движения является с левосторонним направлением с ул. Истиглалийат до ул. Г. Гаджиева, особенно, в вечерние часы. На пересечении ул. Бюль-Бюля и 28 Мая (JS-3), основным потоком является движение на ул. Бюль-Бюля и левостороннее движение с 28 Мая, особенно, вечером. На ул. Рашида Бейбутова (JS-4) наблюдается высокая интенсивность движения, особенно, вечером. В вечерние часы пик сквозное движение превышает 3000 автомобилей/час.

Таблица 4.6.1 Результаты исследования движения на перекрестках

No.	(JS-1: площадь 20 Января) Название улицы	прибывающие			выходящие		
		Утр. пик	Дневн. пик	Веч. пик	Утр. пик	Дневн. пик	Веч. пик
1	Сумгайытское шоссе	1467	1495	2100	1388	1297	1407
2	Ул. Алатавинская	30	44	44	518	549	377
3	Пр-т Г. Зардаби	598	794	789	314	293	293
4	Тбилисский пр-т	1442	1358	1415	986	975	1051
5	Ул. Салам Адыля	----	----	----	81	92	70
6	Дороги в парки	49	60	40	----	----	----
	Всего	3586	3751	4388	3287	3206	3198
No.	(JS-2: ул. Истиглалят и Г. Гаджиева) Название улиц	прямо			налево		
		Утр. пик	Дневн. пик	Веч. пик	Утр. пик	Дневн. пик	Веч. пик
1	Ул. Истиглалят	783	938	804	1054	1208	1337
2	Ул. Истиглалят				92	138	184
No.	(JS-3: ул. Бюль-Бюля и 28 Мая) Название улиц	прямо			налево		
		Утр. пик	Дневн. пик	Веч. пик	Утр. пик	Дневн. пик	Веч. пик
1	Ул. 28 Мая	210	145	304	392	726	993
2	Ул. Бюль-Бюля	391	831	1072	54	154	65
No.	(JS-4: ул. Бейбутова и Физули) Название улицы	прямо			налево		
		Утр. пик	Дневн. пик	Веч. пик	Утр. пик	Дневн. пик	Веч. пик
1	Ул. Рашида Бейбутова	2093	2499	3044	583	866	909
2	Ул. Физули	189	308	310	141	167	209
No.	(JS-5: пр-т Азадлыг и ул. Физули) Название улицы	прямо			налево		
		Утр. пик	Дневн. пик	Веч. пик	Утр. пик	Дневн. пик	Веч. пик
1	Пр. Азадлыг	411	418	369	150	157	117

4.7 Исследование режима передвижения

Цель данного исследования заключалась в изучении передвижения автомобилей и пешеходов, в особенности, пассажиров общественного транспорта, на территории двух основных площадей города, а именно, площади 20 Января и 28 Мая. Два пункта известны своей беспорядочной ситуацией, которая вызвана скоплением большого числа прибывающих и отбывающих автобусов всех видов (микроавтобусы, от средних до крупных автобусов), припаркованных автомобилей, неофициальных продавцов и лавок, ожидающих такси и сменой пассажирами видов транспорта. Цель, поэтому, состояла в анализе всех передвижений и попытке рационализировать работу различных сооружений, таких как автостанции, остановки, стоянки такси и другие.

Исследования на двух пунктах состояли из 5 задач.

1) Видеозапись

Движение транспорта и пешеходов на территории двух площадей должно было быть записано на видеопленку с высокой точки (крыша здания) с 6 ч. утра до 6 ч. вечера (до наступления темноты). Затем, должны быть проведены анализы видеозаписи по вращательному движению автомобилей, парковке автомобилей и передвижению пешеходов в утренние часы пик (7-10 ч. утра), обычные часы (12 –2 ч. дня) и вечерние часы пик (с 4 ч. до наступления темноты [около 5.30 ч. вечера]). (смотри подпункт (е)).

2) Определение интенсивности движения

Подсчитало автомобили, прибывающие на площадь, по видам и по часам в течение 14 часов (с 6 ч. утра до 8 ч. вечера). Используя ручной режим подсчета, на основных точках въезда на площади необходимо подсчитать количество въезжающих автомобилей.

3) Исследование прибывающих и отбывающих автобусов

Необходимо было подсчитать число прибывающих и отбывающих автобусов на двух площадях по типам автобусов (микроавтобусы, средние автобусы, крупные автобусы) по часам и номерам.(например, Автобус No.324, 125) в течение 14 часов

4) Исследование парковки автомобилей на обочинах

Каждые полчаса необходимо было проводить исследование парковки автомобилей на обочинах улиц. Припаркованные автомобили необходимо было подсчитывать по видам и записывать в учетный лист.

5) Опрос пассажиров

Необходимо было опросить пассажиров метро, автобусов, такси и частных автомобилей методом случайного отбора и задать вопросы о пунктах отправления, назначения, цели поездки, пунктах смены вида транспорта, следующих видах транспорта. По каждому виду транспорта необходимо было опросить 10-20% респондентов в течении 14 часов.

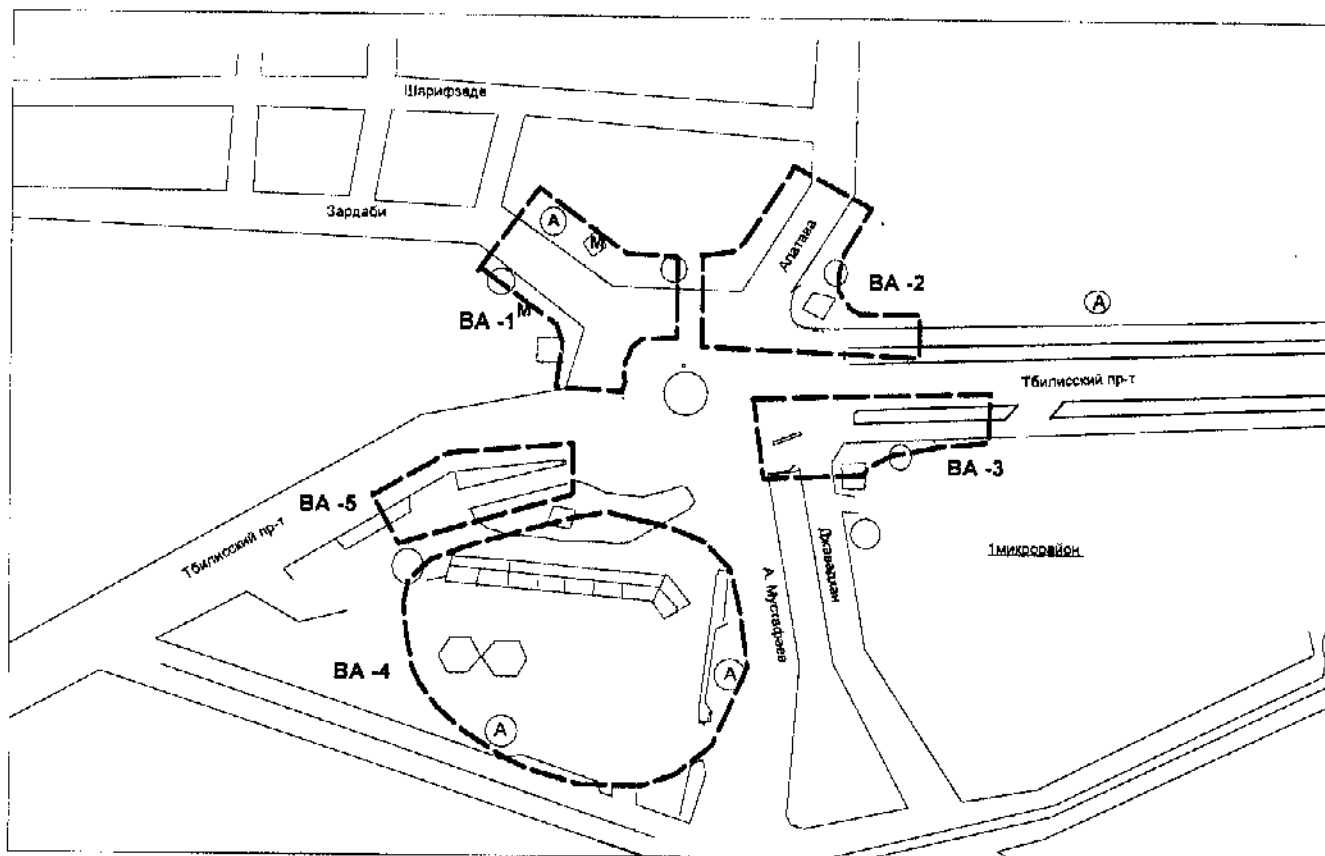


Рисунок 4.7.1 Пункты смены автобусов на 20 января

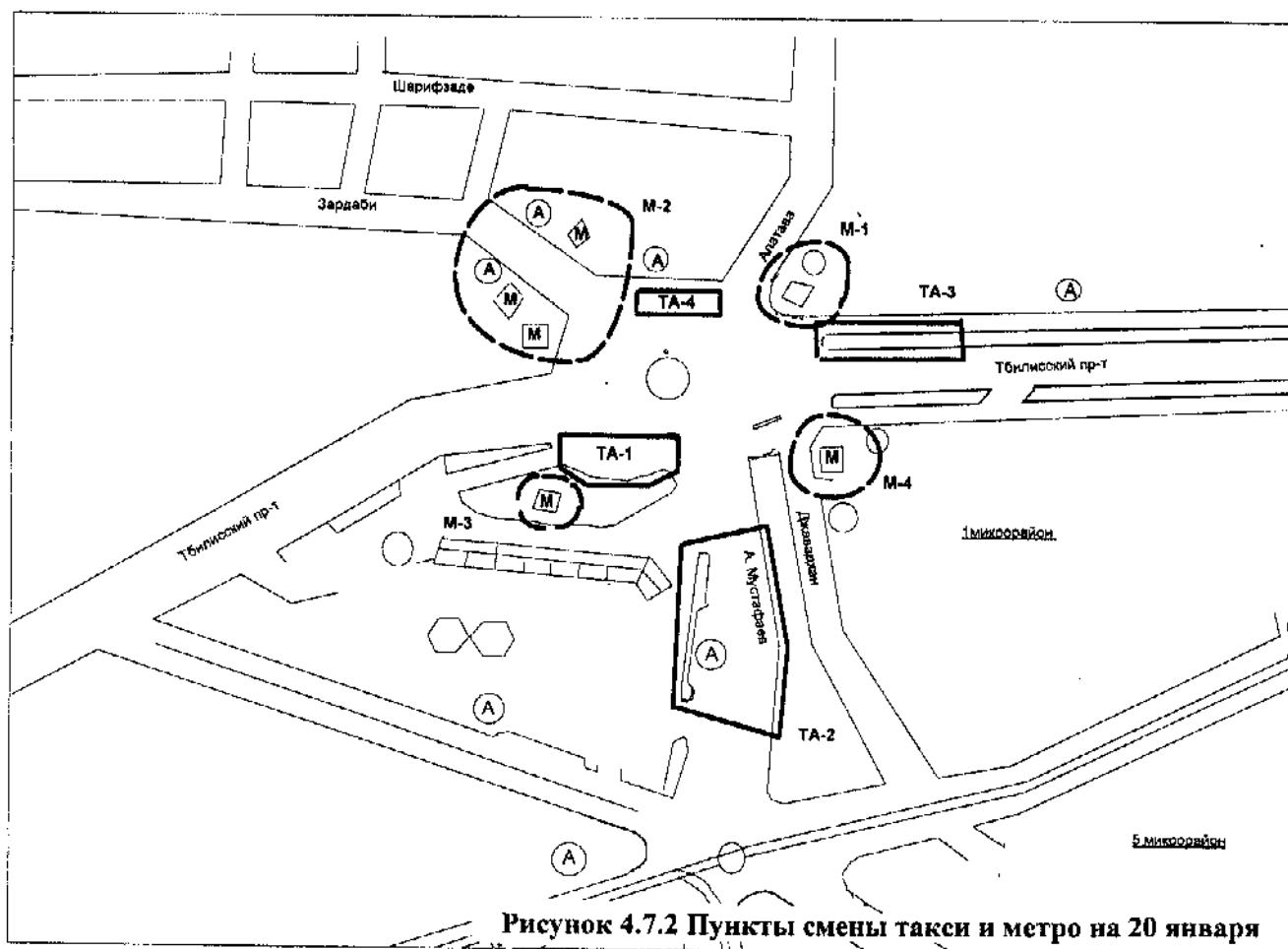


Рисунок 4.7.2 Пункты смены такси и метро на 20 января

(1) Число прибывающих и отъезжающих автобусов по видам и территориям на исследуемых площадях

В результате данного исследования на двух исследуемых площадях было подсчитано количество прибывающих на и отъезжающих с автобусных остановок автобусов по их видам. Результаты показаны в нижних таблицах и проиллюстрированы на рисунках.

Общее число прибывающих и отъезжающих автобусов на площади 28 Мая составило около 12 403, а на площади 20 Января - только 4092. Первый показатель почти в три раза выше второго.

Таблица 4.7.1 Общее число прибывающих и отъезжающих автобусов на обследованных площадях

	Микроавтобус	Средний автобус	Большой автобус	Всего
Площадь 28 Мая	9884	2323	196	12403
Площадь 20 Января	3137	590	365	4092

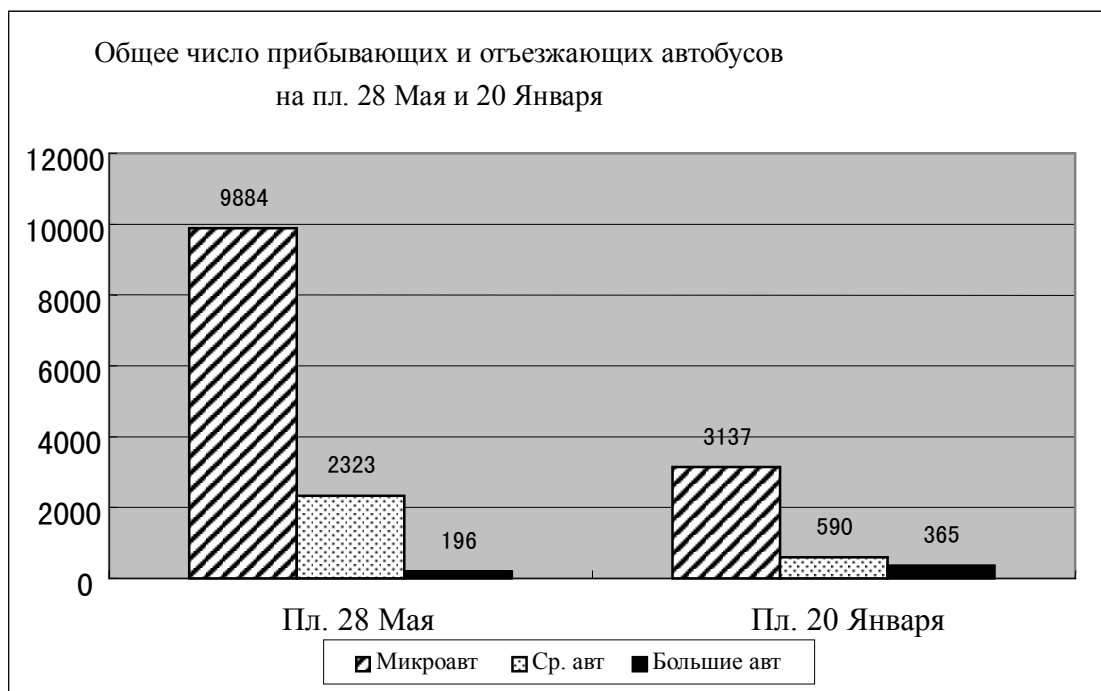


Рисунок 4.7.4 Общее число прибывающих и отъезжающих автобусов на исследованных площадях

На площади 28 Мая при проведении исследования наибольшее скопление автобусов наблюдалось на ВА-1 на площади Азадлыг (необходимо отметить, что согласно указу нового Мэра города Баку, автобусы с данной территории были перемещены на другие

территории). На данном пункте исследования общее число прибывающих и отъезжающих автобусов составило более 5000 в день. Предполагая, что они работают по 18-часовому графику, можно сказать, что в среднем число прибывающих и отъезжающих автобусов составляет 282 в час. Это означает, что каждые 2 или 3 минуты на данную территорию въезжает или выезжает автобус.

Вторым большим участком скопления автобусов является ВА-3 вблизи парка Вургуна. Общее число прибывающих и отъезжающих автобусов составило 4200. На пункте ВА-4 число прибывающих и отъезжающих автобусов составило 1559, а на пункте ВА-5 - 546. На пункте LDBA-1 (междугородные автобусы) и LDBA-2 небольшое число прибывающих и отъезжающих автобусов. Из бесед с работниками Транспортного Управления, мы узнали, что деятельность междугородных автобусов, отъезжающих в Грузию с пункта LDBA-1, является незаконной, так как отправка таких междугородных автобусов официально разрешена только с автобусного вокзала на 20 Января, а не с площади 28 Мая. Число прибывающих автобусов на данный пункт составляет 7 и число отъезжающих также составляет 7.

Таблица 4.7.2 Прибывающие и отъезжающие автобусы по видам и по территориям на площади 28 Мая

Пл. 28 Мая	Прибывающие				Отъезжающие			
	Микроавт.	Средние автобусы	Большие автобусы	Всего	Микроавт.	Средние автобусы	Большие автобусы	Всего
ВА-1	2229	375	0	2604	2104	371	0	2475
ВА-2	495	0	0	495	476	4	0	480
ВА-3	1765	405	38	2208	1584	372	36	1992
ВА-4	379	308	53	740	452	316	51	819
ВА-5	133	85	0	218	235	87	6	328
LDBA-1	2	0	5	7	2	0	5	7
LDBA-2	14	0	1	15	14	0	1	15
Всего	5017	1173	97	6287	4867	1150	99	6116

Из рисунка видно, что на площади 28 Мая микроавтобусы составляют наибольший процент, а именно 79,6%, затем следуют средние автобусы – 18,7% и крупные автобусы – 1,7%.

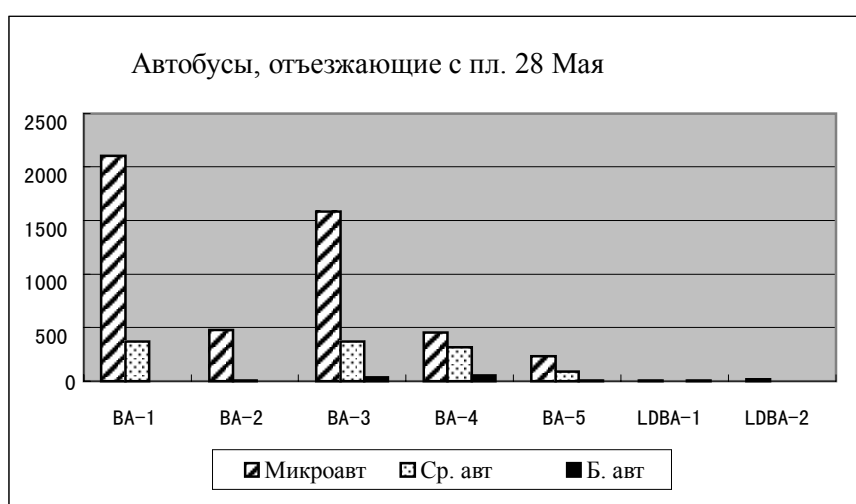
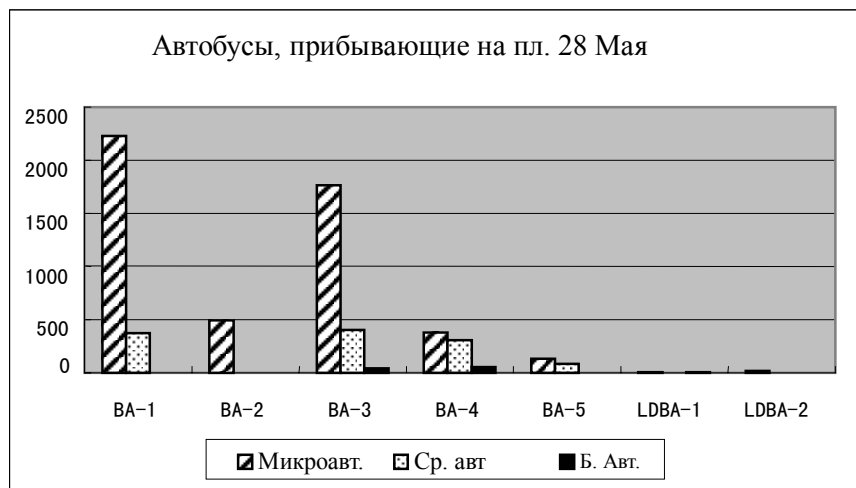


Рисунок 4.7.5 Прибывающие и отъезжающие автобусы по видам на площади 28 Мая

На площади 20 Января наибольшее число прибывающих и отъезжающих автобусов, а именно 1463, наблюдалось на пункте ВА-4, затем следует пункт ВА-3 - 1083 автобусов. Число прибывающих и отъезжающих автобусов на пункте ВА-1 составило 686, а на пункте ВА-2 - 444.

Таблица 4.7.3 Прибывающие и отъезжающие автобусы на площади 20 Января

Пл. Января	Прибывающие				Отъезжающие			
	Микроавт.	Средние автобусы	Большие автобусы	Всего	Микроавт.	Средние автобусы	Большие автобусы	Всего
ВА-1	247	100	0	347	240	99	0	339
ВА-2	119	0	29	148	262	8	26	296
ВА-3	554	43	0	597	431	55	0	486
ВА-4	579	164	138	881	383	84	115	582
ВА-5	210	26	35	271	112	11	22	145
Всего	1709	333	202	2244	1428	257	163	1848

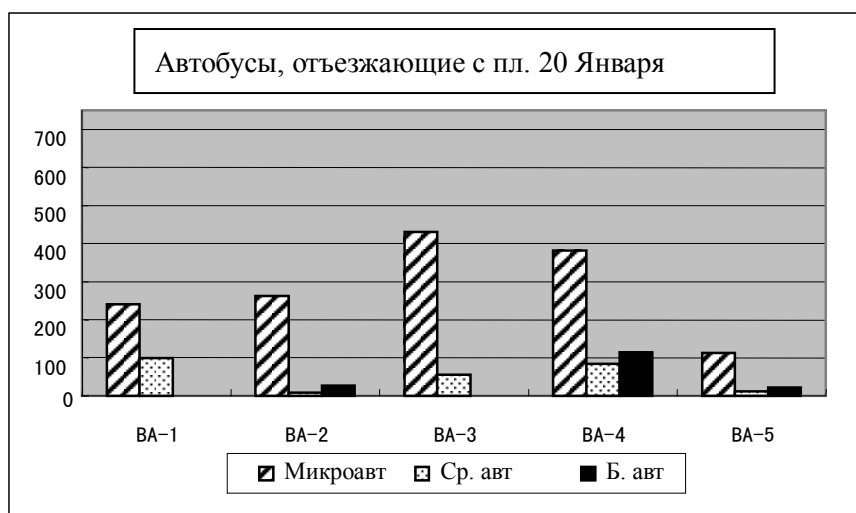
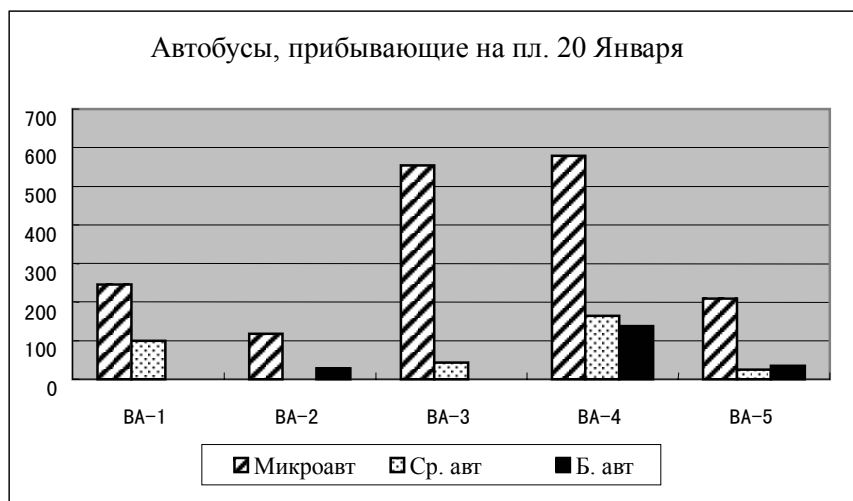


Рисунок 4.7.6 Прибывающие и отъезжающие автобусы по видам и по территориям на площади 20 Января

Как показано на верхнем рисунке, микроавтобусы составили 76,7% от всех автобусов, действующих на площади 20 Января. Средние и большие автобусы составили только 14,4% и 8,9% соответственно.

(2) Смена транспорта в сравнении с ходьбой пешком

На площадях 28 Мая и 20 Января было опрошено всего 5327 и 3707 пассажиров, соответственно. Одним из основных выводов является то, что в то время как 66% прибывающих на площадь 20 Января пассажиров делали пересадки на другой вид транспорта, на площади 28 Мая это делали только 36,7%. Та как площадь 28 Мая расположена близко к центру города, большинство пассажиров добираются до пункта назначения пешком. Поэтому, площадь 20 Января является более важным пунктом смены транспорта в г. Баку, чем площадь 28 Мая.

Таблица 4.7.4 Прибывающие пассажиры, опрошенные на площади 28 Мая

Пункты исследования	ходьба	%	Пересадка на другой вид транспорта	%	Всего	% к общему числу опрошенных пассажиров
BA-1	602	62.9%	355	37.1%	957	18.0%
BA-2	390	77.4%	114	22.6%	504	9.5%
BA-3	872	54.6%	726	45.4%	1598	30.0%
BA-4	403	56.4%	311	43.6%	714	13.4%
BA-5	102	46.2%	119	53.8%	221	4.1%
LDBA-1	23	67.6%	11	32.4%	34	0.6%
LDBA-2	111	100.0%	0	0.0%	111	2.1%
SA-1	823	72.7%	309	27.3%	1132	21.3%
TA-2	36	100.0%	0	0.0%	36	0.7%
TA-3	12	60.0%	8	40.0%	20	0.4%
Всего	3374	63.3%	1953	36.7%	5327	100.0%

Таблица 4.7.5 Прибывающие пассажиры, опрошенные на площади 20 Января

Пункты исследования	ходьба	%	Пересадка на другой вид транспорта	%	Всего	% к общему числу опрошенных пассажиров
BA-1	65	21.7%	234	78.3%	299	8.1%
BA-2	203	20.3%	795	79.7%	998	26.9%
BA-3	199	32.7%	409	67.3%	608	16.4%
BA-4	228	44.6%	283	55.4%	511	13.8%
BA-5	94	36.0%	167	64.0%	261	7.0%
SA-1	191	33.8%	374	66.2%	565	15.2%
SA-2	231	69.4%	102	30.6%	333	9.0%
TA-1	1	4.3%	22	95.7%	23	0.6%
TA-2	2	28.6%	5	71.4%	7	0.2%
TA-3	12	28.6%	30	71.4%	42	1.1%
TA-4	34	56.7%	26	43.3%	60	1.6%
Всего	1260	34.0%	2447	66.0%	3707	100.0%

Так как выборка при исследовании составила 20% на всех пунктах исследования, то процентное соотношение респондентов по территориям на каждой площади отображает сравнительное общее число прибывающих пассажиров между различными пунктами исследования. На площади 28 Мая, например, наибольшее число прибывающих пассажиров наблюдалось на пунктах BA-3 (парк Вургун - 30%), SA-1 (станция метро – 21%) и BA-1 (конечная автобусная остановка на проспекте Азадлыг – 18%) и BA-4 (вдоль улицы 28 Мая рядом с гостиницей Баку – 13%).

На площади 20 Января наибольшее число прибывающих пассажиров наблюдалось на пункте BA-2 (Сумгайытская магистральная дорога – 27%), BA-3 (также Сумгайытская

магистральная дорога – 16%), SA-1 (северный выход метро – 15%) и BA-4 (Тбилисский проспект – 14%).

При более детальном исследовании данных двух верхних таблиц, можно заметить значительную разницу между числом прибывающих пассажиров, кто добирается до пункта назначения пешком и кто делает пересадку на другой вид транспорта. Например, на площади 20 Января более 66% выходящих из северного выхода метро (SA-1) делают пересадку на другой вид транспорта, в то время как только 31% выходящих из южного выхода метро (SA-2) делают это. Это говорит о тесной межвидовой связи или деятельности между SA-1 и BA-2, а также BA-3. (автобусы, прибывающие и направляющиеся в Сумгайыт и другие северные районы). Эта ситуация подтверждается теми, кто делает пересадку на пунктах BA-2 (80%) и BA-3 (67%).

На площади 28 Мая пункты BA-3, BA-4 и BA-5 являются местами с большим числом пассажиров, делающих пересадку на другой вид транспорта.

Также был сделан интересный вывод касательно пассажиров такси на двух площадях. В то время как число пассажиров такси на обеих площадях не высоко, число пассажиров такси, прибывающих на площадь 28 Мая и делающих пересадку на другой вид транспорта значительно выше, чем на 20 Января.

Поэтому на площади 28 Мая необходимо больше уделить внимания сооружениям для такси, чем на площади 20 Января.

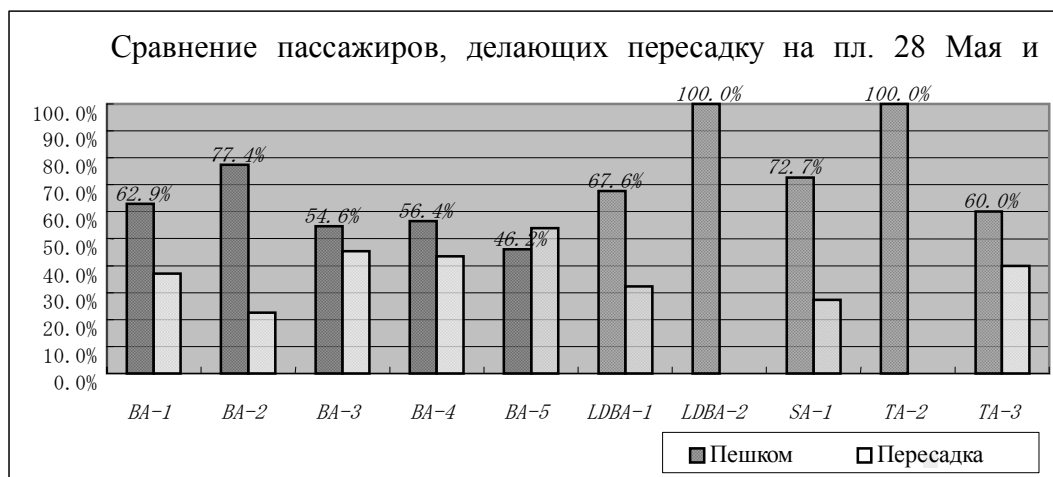


Рисунок 4.7.7 Сравнение пассажиров, делающих пересадку и идущих пешком на площади 28 Мая



Рисунок 4.7.8 Сравнение пассажиров, делающих пересадку и идущих пешком на площади 20 Января

(3) Режим смены транспорта между территориями исследования

На нижней таблице показан режим смены транспорта респондентами на площадях 28 Мая и 20 Января.

На площади 28 Мая, передвижение пассажиров происходит, в основном, между пунктами BA-3 и BA-1, SA-1. Около 1/3 пассажиров, прибывающих на пункт BA-3 делают пересадку на другой автобус на пункте BA-1, другие 1/3 пассажиров на пункте SA-1 делают пересадку на метро. 48,7% пассажиров, прибывающих автобусом на пункт BA-1 делают пересадку на другой автобус на пункте BA-3, и 25% - на метро на пункте SA-1. С другой стороны, 53,1% пассажиров автобусов, прибывающих на пункт BA-4 делают пересадку на автобусы на пункте BA-3. Что касается пассажиров, прибывающих на метро, 55% садятся на автобусы на пункте BA-3.

Из вышесказанного следует, что наиболее интенсивная смена транспорта наблюдается на площади 28 Мая между пунктами BA-1/BA-3/BA-4 и SA-1. В настоящее время, пассажиры, прибывающие на пункт BA-3, должны идти пешком расстояние в более 100 м до метро или на другую остановку автобусов на пункте BA-1. Для удобной смены транспорта это расстояние можно уменьшить, если реорганизовать расположение остановок на площади.

На площади 20 Января, наиболее интенсивное передвижение пассажиров наблюдалось между пунктами BA-2 и BA-1, BA-4 и М-1. Около 44,6% пассажиров, прибывающих на пункт BA-2, например, делают пересадку на метро со стороны входа М-, а 17,4% делают пересадку на автобусы на пункте BA-4 и остальные 14% - на автобусы на пункте BA-1. Более 36% пассажиров, прибывающих на пункт BA-1 также делают пересадку на метро со стороны входа М-2.

Напротив площади, 85% пассажиров, прибывающих на метро, делают пересадку на автобусы на пункте ВА-3. Из всех пассажиров, прибывающих на пункты ВА-4 и ВА-5, соответственно, 27% и 34% делают пересадку на автобусы на пункте ВА-3 (автобусы, направляющиеся в Сумгайыт и в северном направлении). Результаты этого исследования показывают, что наиболее интенсивное передвижение пассажиров в целях смены транспорта наблюдается между входом метро М-1 / М-4 и ВА-2 / ВА-3, соответственно. При смене автобусов, преобладает смена между пунктами ВА-1 и ВА-2, между ВА-2 и ВА-4. Также вполне примечательна смена автобусов между ВА-4 / ВА-5 и ВА-3, а также между ВА-3 и ВА-2.

Все эти результаты важны для понимания режима передвижения пассажиров на двух исследуемых площадях, они также могут помочь определить какие сооружения необходимо включить в планы развития этих площадей в будущем.

Таблица 4.7.6 Режим смены транспорта на площади 28 Мая

4-59

Куда \ Откуда	BA-1	BA-2	BA-3	BA-4	BA-5	BA-6	LDBA-3	Rail-1	SA-1	TA-1	TA-2	TA-3	Неизвестно	Всего
BA-1	53		173	10	1	4	3	12	88	2	0	0	9	355 (18.2%)
BA-2	18	8	49	3	0	11	0	1	24	0	0	0	0	114 (5.8%)
BA-3	153	9	196	85	4	44	0	6	216	0	0	1	12	726 (37.2%)
BA-4	9	0	165	27	4	9	0	3	88	0	0	1	5	311 (15.9%)
BA-5	7	0	25	9	0	21	0	0	52	0	0	2	3	119 (6.1%)
LDBA-1	0	0	4	1	0	2	0	0	4	0	0	0	0	11 (0.6%)
LDBA-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 (0.0%)
SA-1	86	4	170	14	1	12	0	7	1	1	2		11	309 (15.8%)
TA-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 (0.0%)
TA-3	1		2	0	0	2	0	0	3	0	0	0	0	8 (0.4%)
Всего	327 (16.7%)	21 (1.1%)	784 (40.1%)	149 (7.6%)	10 (0.5%)	105 (5.4%)	3 (0.2%)	29 (1.5%)	476 (24.4%)	3 (0.2%)	2 (0.1%)	4 (0.2%)	40 (2.0%)	1953 (100.0%)

Таблица 4.7.7 Режим смены транспорта на площади 20 Января

4-60

Куда \ Откуда	BA-1	BA-2	BA-3	BA-4	BA-5	M-1 (SA-1)	M-4 (SA-1)	M-2 (SA-2)	M-3 (SA-2)	TA-1	TA-2	TA-3	TA-4	Неизвес тно	Всего
BA-1	77	5	20	27	10			86					5	4	234 (9.6%)
BA-2	111	59	84	137	12	355						6		31	795 (32.5%)
BA-3	31	20	161	82	78		30							7	409 (16.7%)
BA-4	14	4	76	121	28				27		8			5	283 (11.6%)
BA-5	16	11	57	27	30				17	2				7	167 (6.8%)
SA-1	1	2	318	41	3									9	374 (15.3%)
SA-2	9	14	23	41	2					2				11	102 (4.2%)
TA-1	2								13					7	22 (0.9%)
TA-2			2		2				1						5 (0.2%)
TA-3				30											30 (1.2%)
TA-4			1	4										21	26 (1.0%)
Всего	261 (10.8%)	115 (4.7%)	742 (30.6%)	510 (21.0%)	165 (6.8%)	355 (14.6%)	30 (1.2%)	86 (3.5%)	58 (2.4%)	4 (0.2%)	8 (0.4%)	6 (0.3%)	5 (0.3%)	102 (3.2%)	2447 (100.0%)

(4) Смена транспорта

Опираясь на результаты вышеуказанной таблицы по режиму смены транспорта между пунктами исследования, ниже анализируются виды сменяемого транспорта. В нижней таблице показано распределение видов сменяемого транспорта на площадях 28 Мая и 20 Января.

Таблица 4.7.8 Число пассажиров, делающих пересадку на другой вид транспорта на площади 28 Мая

	Автобус	Метро	Поезд	Такси	Другие
Автобус	1107 (56.7%)	759 (38.9%)	22 (1.1%)	11 (0.5%)	29 (1.5%)
Метро			7 (0.4%)	6 (0.4%)	11 (0.5%)
Такси			0	0	0

Из общего числа пассажиров, делающих пересадку, 56,7% делали пересадку между автобусами (включая трамваи), а 38,9% - между автобусами и метро. Вместе это составляет 95,6% всех пересадок. Число пересадок на другие виды транспорта сравнительно мало по сравнению с автобусами и метро.

Таблица 4.7.9 Число пассажиров, делающих пересадку на другой вид транспорта на площади 20 Января

	Автобус	Метро	Такси	Другие
Автобус	1298 (53.0%)	969 (39.6%)	62 (2.6%)	54 (2.2%)
Метро			16 (0.7%)	20 (0.8%)
Такси				28 (1.1%)

На площади 20 Января из всех пассажиров, делающих пересадку, 53% делали пересадку между автобусами, 39,6% - между автобусами и метро. Вместе это составляет 92,6% всех пересадок. Число пересадок между такси и автобусами / метро сравнительно мало.

(5) Транспорт, въезжающий на площади

В нижней таблице показана интенсивность движения, которая определялась в течение 14 часов на различных пунктах на площадях 28 Мая и 20 Января.

На площади 28 Мая, в течение 14 часов исследования основной поток въезжающих автомобилей следовал с восточной стороны по ул. 28 Мая (14300 авт.), затем следовал поток с северной части по проспекту Азадлыг (8700 авт.). Число автомобилей, въезжающих на площадь с юга со стороны ул. Пушкина, достигло порядка 6300 авт. и около 5300 авт. въезжали со стороны ул. Алиева.

На площади 20 Января, в течение 14 часов исследования основной поток въезжающих автомобилей следовал со стороны главной магистральной Сумгайытской дороги (15100 авт.), Тбилисского проспекта (19500 авт.) и проспекта Зардаби (9200 авт.).

Из результатов очевидно, что на площади 20 Января более интенсивное движение (общее число въезжающих автомобилей составило 44800), чем на площади 28 Мая (общее число въезжающих автомобилей составило 34600).

Что касается состава транспорта, то общее число въезжающих автомобилей в разрезе по видам для двух площадей представлено в Таблице. На площади 20 Января, легковые автомобили и такси составили более 65%. Микроавтобусы составили 26%, а средние автобусы - 5%. Грузовые автомобили составили 3%.

На площади 28 Мая состав транспорта вполне сходен с составом на площади 20 Января. Легковые автомобили составили около 70%, микроавтобусы - 22%, а средние автобусы - 3%. Грузовые автомобили составили около 2%. Троллейбусы и трамваи тоже присутствуют на площади, но их число очень мало.

(6) Условия парковки автомобилей на площадях

Условия парковки на двух исследуемых площадях также были исследованы для определения спроса на парковку на разных участках, для того чтобы соответствующие предложения могли бы быть включены в план улучшения сооружений в будущем.

Машины, припаркованные на площади 20 Января, в основном, концентрируются вдоль ул. А. Мустафаева (Р-4) и вдоль магистральной дороги Баку-Сумгайыт (Р-3). В период проведения исследования (с 6 ч. утра до 8 ч. вечера) около 4000 и 2000 автомобилей, соответственно, было припарковано на вышеуказанных участках. Спрос на парковку на различных участках площади 20 Января показан на нижнем рисунке.

Что касается типов автобусов, легковые автомобили и такси составляют большинство среди припаркованных автомобилей. (см. Таблицу 4.7.13)

Таблица 4.7.10 Результаты исследования интенсивности движения на площади 28 Мая

Улица	Точка	1.Мотциклы	2.Л.авт&джипы	3.Пикап/фургон	4.Такси	5.Легкий грузовик	6.Ср. грузовик	7. Тяж. грузовик	8.Микро авт.	9.Ср. авт.	10.Большой авт.	11.Сочлененный авт	12.Троллейбус	13.Трамвай	Всего
Пр. Азадлыг	T1-вход	6	3870	68	1515	69	37	11	2516	545	3	0	85	0	8725
	T1-выход	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	T1-всего	6	3870	68	1515	69	37	11	2516	545	3	0	85	0	8725
Ул. Алиева	T2-вход	6	2488	35	1025	100	36	5	1426	23	54	0	0	102	5300
	T2-выход	8	1295	22	493	44	33	14	1327	63	14	0	0	91	3404
	T2-всего	14	3783	57	1518	144	69	19	2753	86	68	0	0	193	8704
Ул. 28 Мая	T3-вход	10	8845	78	2861	339	56	15	1991	21	79	0	0	0	14295
	T3-выход	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	T3-всего	10	8845	78	2861	339	56	15	1991	21	79	0	0	0	14295
Ул. Пушкина	T4-вход	12	3020	110	1058	15	6	6	1601	351	119	0	0	0	6298
	T4-выход	1	1348	15	620	37	13	3	1961	268	66	0	0	0	4332
	T4-всего	13	4368	125	1678	52	19	9	3562	619	185	0	0	0	10630
Ул. Ф. Амирова	T5-вход	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	T5-выход	2	800	28	194	19	7	1	490	7	45	1	0	0	1594
	T5-всего	2	800	28	194	19	7	1	490	7	45	1	0	0	1594
Всего	Всего-вход	34	18223	291	6459	523	135	37	7534	940	255	0	85	102	34618
	Всего-выход	11	3443	65	1307	100	53	18	3778	338	125	1	0	91	9330
	ВСЕГО	45	21666	356	7766	623	188	55	11312	1278	380	1	85	193	43948

Прим.: в течение 14 часов (6:00 – 20:00)

Таблица 4.7.11 Результаты исследования интенсивности движения на площади 20 Января

Улица	Точка	1.Мотци клы	2.Л.авт& джиры	3.Пикап/ фургон	4.Такси	5.Легкий грузовик	6.Ср. грузовик	7. Тяж. грузовик	8.Микро авт.	9.Ср. авт.	10.Боль шой авт.	11.Сочле ненный авт	12.Тролл ейбус	13.Трамв ай	Всего
Ул. Г. Зардаби	T1-вход	0	4667	59	1560	103	64	79	2425	183	15	0	0	0	9155
	T1-выход	0	1795	17	678	41	40	79	605	23	2	0	0	0	3280
	T1-всего	0	6462	76	2238	144	104	158	3030	206	17	0	0	0	12435
Ул. М. Гасанова	T2-вход	0	326	10	30	3	3	4	19	0	2	0	0	0	397
	T2-выход	0	2231	46	775	55	16	25	1542	118	6	0	0	0	4814
	T2-всего	0	2557	56	805	58	19	29	1561	118	8	0	0	0	5211
Сумгайытско е шоссе	T3-вход	4	8097	46	2061	316	74	182	3629	593	97	0	0	0	15099
	T3-выход	0	6520	49	1361	246	112	233	1270	387	155	0	0	0	10333
	T3-всего	4	14617	95	3422	562	186	415	4899	980	252	0	0	0	25432
Ул. Джавадхана/ Мустафаева	T4-вход	0	131	6	54	2	4	4	296	181	0	0	0	0	678
	T4-выход	1	2894	31	1544	121	57	62	3185	521	211	0	0	0	8627
	T4-всего	1	3025	37	1598	123	61	66	3481	702	211	0	0	0	9305
Тбилиссий проспект	T5-вход	0	9476	65	2574	200	134	200	5307	1290	231	0	0	0	19477
	T5-выход	2	6797	80	1460	218	108	112	1846	740	43	0	0	0	11406
	T5-всего	2	16273	145	4034	418	242	312	7153	2030	274	0	0	0	30883
Всего	Всего-вход	4	22697	186	6279	624	279	469	11676	2247	345	0	0	0	44806
	Всего- выход	3	20237	223	5818	681	333	511	8448	1789	417	0	0	0	38460
	ВСЕГО	7	42934	409	12097	1305	612	980	20124	4036	762	0	0	0	83266

Прим.: в течение 14 часов (6:00 – 20:00)

Таблица 4.7.12 Состав транспорта, въезжающего на площадь 20 Января и 28 Мая

Точка	1.Мотцик лы	2.Л.авт& джины	3.Пикап/ фургон	4.Такси	5.Легкий грузовик	6.Ср. грузовик	7. Тяж. грузовик	8.Микроа вт.	9.Ср. авт.	10.Больш ой авт.	11.Сочле ненный авт	12.Тролле йбус	13.Трамвай	Всего
Пл. 20 Января	4	22697	186	6279	624	279	469	11676	2247	345	0	0	0	44806
Пл. 28 Мая	34	18223	291	6459	523	135	37	7534	940	255	0	85	102	34618
Пл. 20 Января	0.0%	50.7%	0.4%	14.0%	1.4%	0.6%	1.0%	26.1%	5.0%	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
Пл. 28 Мая	0.1%	52.6%	0.8%	18.7%	1.5%	0.4%	0.1%	21.8%	2.7%	0.7%	0.0%	0.2%	0.3%	100.0%

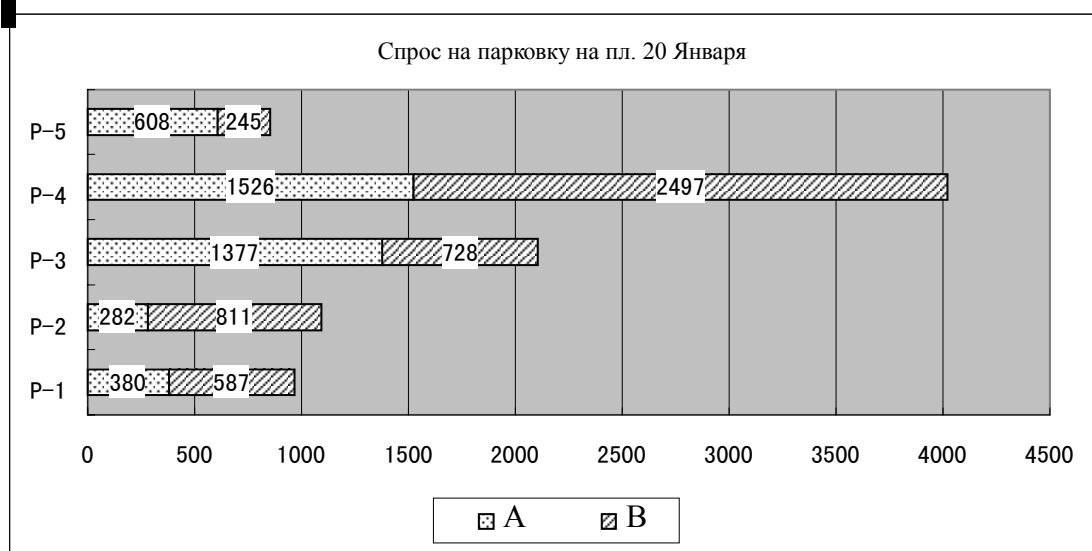


Рисунок 4.7.9 Спрос на парковку по участкам на площади 20 Января

Спрос на парковку на площади 28 Мая показан на нижнем рисунке. Машины, остановленные на этой площади, концентрируются между парком Вургуна и зданием ж/д вокзала (P-10), число которых достигает около 1200. Также большое количество припаркованных машин наблюдается вдоль ул. 28 Мая (P-5, P-7 и P-9) – 2345. Парковка автомобилей, которая препятствует движению, наиболее заметна вдоль ул. Алиева (P-4, P-6 и P-8), где в общей сложности находилось 1579 автомобилей.

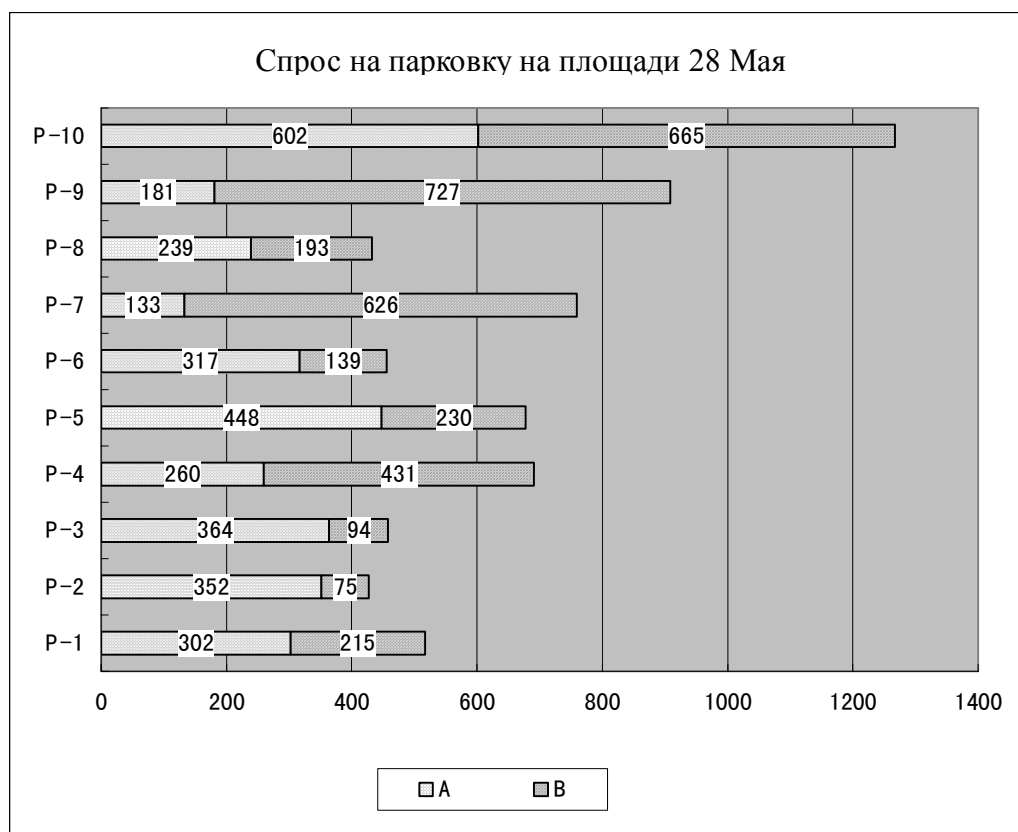


Рисунок 4.7.10 Спрос на парковку по территориям на площади 28 Мая

Таблица 4.7.13 Спрос на парковку по участкам на площади 20 Января

Участок	1.Л. авт./ джипы	2.Пикапы/ фургоны	3.Такси	4.Легкие грузовики	5.Ср. грузовики	6.Тяж. грузовики	7.Микроав тобусы	8.Ср. авт.	9.Большие авт.	10.Другие	11.Всего
P1A	263	0	84	2	28	1	1	1	0	0	380
P1B	517	0	46	2	15	0	3	3	1	0	587
P1	780	0	130	4	43	1	4	4	1	0	967
Всего											
P2A	147	18	73	1	28	1	13	0	0	1	282
P2B	513	29	208	0	0	0	59	1	0	1	811
P2	660	47	281	1	28	1	72	1	0	2	1093
Всего											
P3A	667	2	614	3	38	6	40	3	4	0	1377
P3B	429	3	46	36	3	24	157	28	2	0	728
P3	1096	5	660	39	41	30	197	31	6	0	2105
Всего											
P4A	1307	9	167	5	1	0	33	4	0	0	1526
P4B	1971	7	510	2	1	0	6	0	0	0	2497
P4	3278	16	677	7	2	0	39	4	0	0	4023
Всего											
P5A	429	10	138	8	0	0	17	1	5	0	608
P5B	80	1	152	2	0	3	5	1	1	0	245
P5	509	11	290	10	0	3	22	2	6	0	853
Всего											
ИТОГО	6323	79	2038	61	114	35	334	42	13	2	9041
	(69.9%)	(0.9%)	(22.5%)	(0.7%)	(1.3%)	(0.4%)	(3.7%)	(0.5%)	(0.1%)	(0.0%)	(100.0%)

Таблица 4.7.14 (1) Спрос на парковку по участкам на площади 28 Мая

Участок	1.Л. авт./ джипы	2.Пикапы/фу ргоны	3.Такси	4.Легкие грузовики	5.Ср. грузовики	6.Тяж. грузовики	7.Микроавто бусы	8.Ср. авт.	9.Большие авт.	10.Другие	11.Всего
P1A	229	6	39	2	1	0	25	0	0	0	302
P1B	184	3	5	0	0	0	23	0	0	0	215
Всего	413	9	44	2	1	0	48	0	0	0	517
P2A	287	14	34	11	0	0	5	0	1	0	352
P2B	64	0	10	1	0	0	0	0	0	0	75
Всего	351	14	44	12	0	0	5	0	1	0	427
P3A	324	15	15	7	1	0	1	1	0	0	364
P3B	85	1	2	3	0	1	1	1	0	0	94
Всего	409	16	17	10	1	1	2	2	0	0	458
P4A	211	0	5	3	0	0	2	2	37	0	260
P4B	365	0	6	3	0	0	1	1	27	28	431
Всего	576	0	11	6	0	0	3	3	64	28	691
P5A	251	4	132	18	29	0	7	3	4	0	448
P5B	164	25	30	7	2	0	2	0	0	0	230
Всего	415	29	162	25	31	0	9	3	4	0	678
P6A	280	3	15	14	1	0	2	2	0	0	317
P6B	126	0	6	4	0	0	3	0	0	0	139
Всего	406	3	21	18	1	0	5	2	0	0	456
P7A	49	0	52	2	0	0	10	5	15	0	133
P7B	519	25	64	11	1	0	6	0	0	0	626
Всего	568	25	116	13	1	0	16	5	15	0	759

Таблица 4.7.14 (2) Спрос на парковку по территориям на площади 28 Мая

Участок	1.Л. авт./ джипы	2.Пикапы/фу ргоны	3.Такси	4.Легкие грузовики	5.Ср. грузовики	6.Тяж. грузовики	7.Микроавто бусы	8.Ср. авт.	9.Большие авт.	10.Другие	11.Total
P8A	181	1	47	1	0	0	7	0	2	0	239
P8B	118	0	8	5	0	0	3	16	43	0	193
Всего	299	1	55	6	0	0	10	16	45	0	432
P9A	77	0	77	1	0	0	8	0	18	0	181
P9B	644	7	26	28	1	0	21	0	0	0	727
Всего	721	7	103	29	1	0	29	0	18	0	908
P10A	359	0	86	0	0	0	156	1	0	0	602
P10B	648	0	7	0	0	0	10	0	0	0	665
Всего	1007	0	93	0	0	0	166	1	0	0	1267
ИТОГО	5165	104	666	121	36	1	293	32	147	28	6593
	(78.3%)	(1.6%)	((10.1%))	(1.9%)	(0.5%)	(0.0%)	(4.5%)	(0.5%)	(2.2%)	(0.5%)	(100.0%)

Что касается временного распределения, то из двух нижних рисунков видно, что структура спроса на парковку на двух площадях почти одинаковая. Спрос на парковку постепенно возрастает с утра до дневного часа пик. Затем спрос постепенно начинает понижаться.

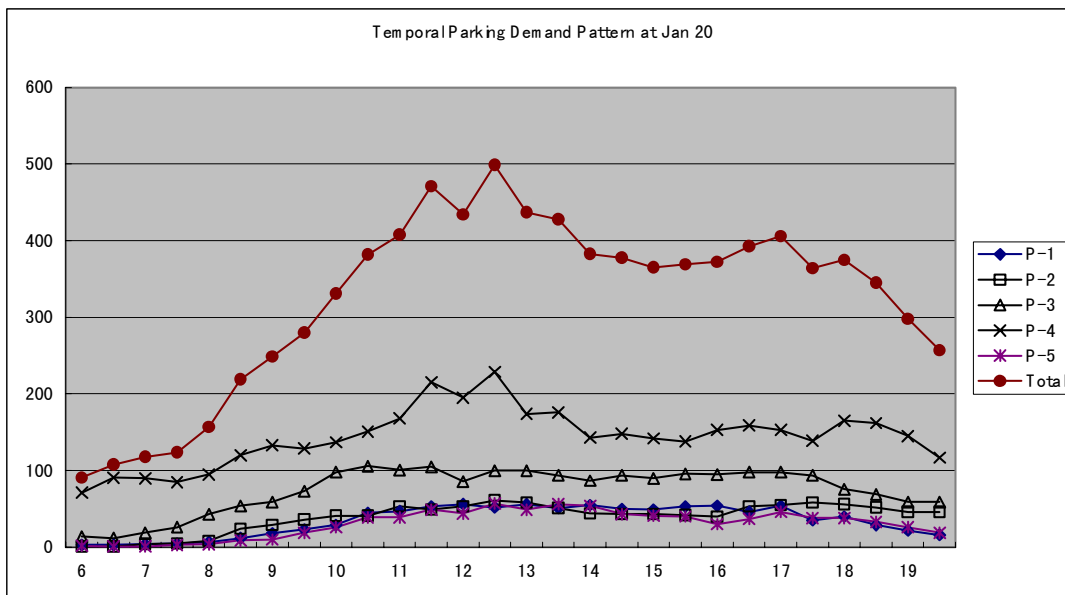


Рисунок 4.7.11 Почасовое распределение спроса на парковку на площади 20 Января

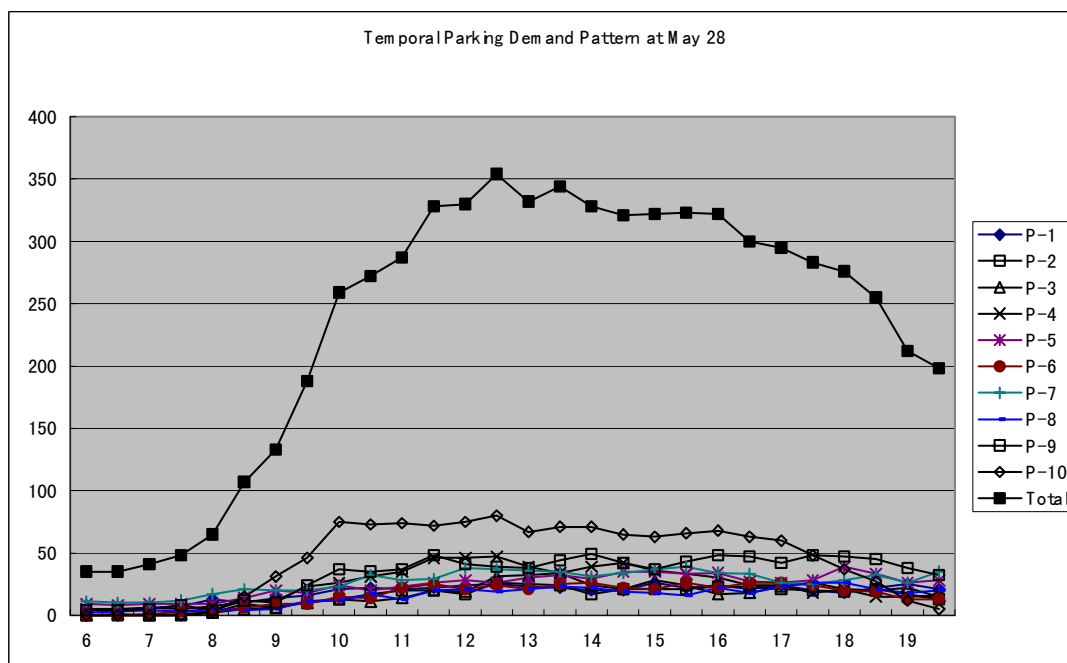


Рисунок 4.7.12 Почасовое распределение спроса на парковку на площади 28 Мая

4.8 Исследование парковки автомобилей

Цель данного исследования заключалась в определении уровня спроса на парковку автомобилей вокруг центральной деловой части (ЦДЧ) города Баку и анализе припаркованных автомобилей вдоль улицы Бюль-Бюля и С. Вургуна, на которых наблюдается сужение транспортного проезда из-за неконтролируемых припаркованных автомобилей.

Сначала было проведено рекогносцировочное исследование для определения территории проведения исследования парковки, которая была установлена, учитывая концентрацию торговых объектов на территории исследования. Территория исследования показана на Рисунке 4. Территория, в основном, граничит с ул. Физули на севере, ул. Р. Бейбутова на востоке, Г. Гаджиева на западе и проспектом Нефтчильяр на юге.

По часам были подсчитаны припаркованные автомобили на обочинах улиц, а также во внутренних дворах и других местах в пределах территории исследования. Затем, методом случайного отбора были выбраны водители припаркованных автомобилей на ул. Бюля-Бюля и С. Вургуна, которым были заданы вопросы о цели парковки и желании платить за стоянку для парковки автомобилей.

Для определения спроса на парковку, территория была разделена на 7 зон, каждая из которых была разделена на блоки, а каждый блок разделен на 4 различные стороны. Наблюдатель вел систематический учет числа припаркованных автомобилей вдоль каждой стороны каждого блока. Учет велся с интервалом в один час в течение 12 часов (с 7 утра до 7 ч. вечера).

Для опроса было отобрано по 100 респондентов на ул.С. Вургуна и Бюль-Бюля. Им были заданы вопросы о цели их поездки, причинах парковки, существующей плате за парковку и желании платить за парковку автомобилей. Две улицы были разделены на 10 секций, и респонденты были распределены равномерно по различным секциям.

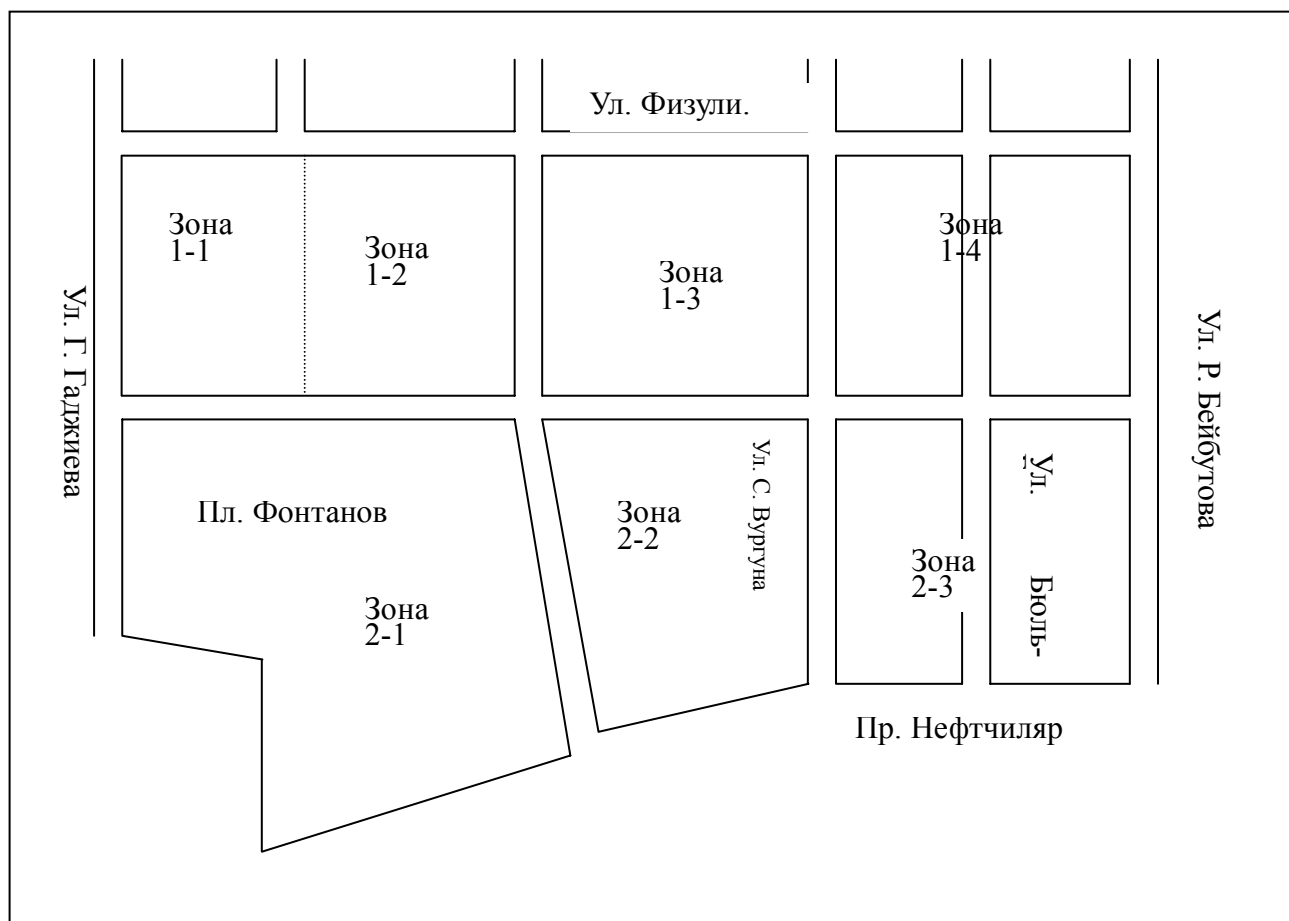


Рисунок 4.8.1 Территория исследования парковки в ЦДЧ города

Результаты исследования показаны в нижней таблице. Для территории к северу от ул. Низами (Зоны с 1-1 по 1-4), максимальных спрос на парковку наблюдался в 5-6 ч. вечера с наибольшим числом припаркованных автомобилей в 1750. Среди 4 зон, в Зоне 1-4 наблюдался наивысший спрос, так как она включает в себя ул. Бюль-Бюля и ул. С. Вургуна.

Для территории к югу от ул. Низами максимальный спрос наблюдался в 5 – 6 ч. вечера с с наибольшим числом припаркованных автомобилей в 1920. Среди трех зон, в Зоне 2-1, находящейся рядом с Площадью Фонтанов, наблюдался наивысший спрос на парковку.

На рисунке показан почасовое изменение спроса на парковку. Спрос на парковку в центральной деловой части города резко возрастает утром и достигает пика днем. Это заметно, особенно, в Зоне 2-1 и 2-3.

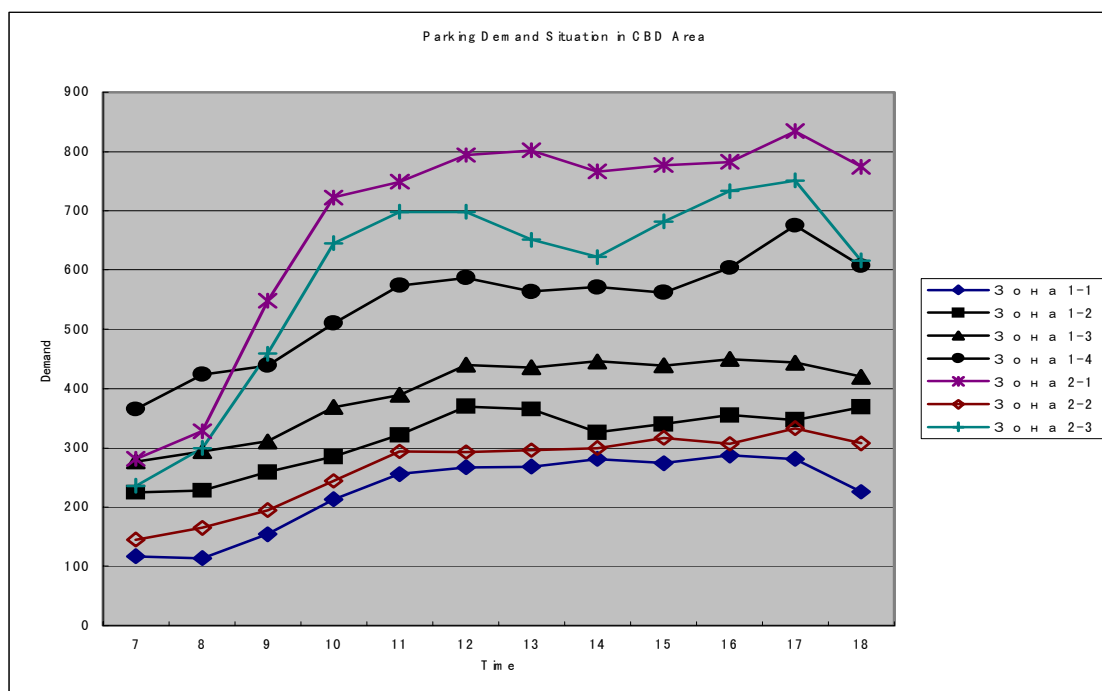


Рисунок 4.8.2 Почасовое изменение спроса на парковку в ЦДЧ города

Из рисунка видно, что высокий спрос сохраняется в течение всего дня с маленьким спадом в 2 ч. дня.

Было опрошено около 100 водителей припаркованных автомобилей вдоль ул. С. Вургунa и Бюль-Бюля. Ниже представлены результаты опроса.

(1) Тип машин, припаркованных вдоль улиц

Большинство припаркованных автомобилей (более 90%) вдоль этих двух улиц являются машины и джипы. Мелкие грузовики составляют 8,7%. Вид припаркованных автомобилей на двух улицах слегка отличается: на ул. Бюль-Бюля преобладают исключительно легковые машины и джипы, в то время как на ул. С. Вургунa можно встретить небольшие грузовики.

(2) Цель парковки автомобилей

На нижней таблице показано распределение припаркованных на двух улицах автомобилей по целям парковки. Цели парковки автомобилей на ул. Бюль-Бюля и С. Вургунa слегка отличаются. В то время как 63,4% водителей припаркованных автомобилей вдоль ул. Бюль-Бюля утверждают, что они живут или работают поблизости, только 23,3% опрошенных водителей на ул. С. Вургунa указали эти причины. Почти 50% водителей на ул. С. Вургунa сказали, что они приехали на развлекательные мероприятия, на обед или ужин и др., в то время как только 25% водителей на ул. Бюль-Бюля указали эти причины. Парковка в целях посещения магазинов среди машин на ул. С. Вургунa выше (18,4%), по сравнению с ул. Бюль-Бюля (10,9%). Было также

выявлено, что некоторые припарковали машины вдоль ул. С. Вургуна в целях доставки товаров.

Таблица 4.8.1 Распределение автомобилей по целям парковки

Цель парковки	Покупки	Доставка товаров	Подвоз/привоз	Проживает рядом	Работает рядом	Бизнес	Развлечен ия/обед/социальны е	Всего
Ул. Бюль-Бюля	11	0	0	21	43	1	25	101
Доля (%)	10.9%	0.0%	0.0%	20.8%	42.6%	1.0%	24.8%	100.0%
Ул. С. Вургуна	19	3	4	8	16	2	51	103
Доля (%)	18.4%	2.9%	3.9%	7.8%	15.5%	1.9%	49.5%	100.0%

(3) Продолжительность парковки

Продолжительность парковки автомобилей на ул. Бюль-Бюля значительно отличается от ул. С. Вургуна. 26,7% водителей на ул. Бюль-Бюля припарковали машины на 3 часа и больше, 26,7% - на целый день, что согласуется с целями парковки, описанными выше и подтверждает, что они либо живут либо работают поблизости. Продолжительность парковки автомобилей на ул. С. Вургуна сравнительно короче. 79% водителей припарковали машины только на полчаса, что говорит о преобладании парковки в целях посещения магазинов и т.д.

Таблица 4.8.2 Продолжительность парковки на ул. С. Вургуна и Бюль-Бюля.

Продолжител ьность	Полчаса	1 час	2 часа	3 часа	Более 3 часов	Весь день	Всего
Ул. Бюль-Бюля	15	14	14	4	27	27	101
Доля (%)	14.9%	13.9%	13.9%	4.0%	26.7%	26.7%	100.0%
Ул. С. Вургуна	81	9	0	1	8	4	103
Доля (%)	78.6%	8.7%	0.0%	1.0%	7.8%	3.9%	100.0%

(4) Частота парковки

Частота парковки на двух улицах подтвердила вышеуказанные результаты. В то время как автомобили с длительной продолжительностью парковки на ул. Бюль-Бюля используют место парковки каждый день (70%), на ул. С. Вургуна это число составляет только 27%. Многие опрошенные водители на ул. С. Вургуна используют место парковки только раз в неделю, что говорит о том, что они либо приехали за покупками либо в других социальных целях.

Таблица 4.8.3 Частота парковки на ул. С. Вургуна и Бюль-Бюля.

Частота	Весь день	Раз в два или три дня	Раз в неделю	Всего
Ул. Бюль-Бюля	71	24	6	101
Доля (%)	70.3%	23.8%	5.9%	100.0%
Ул. С. Вургуна	28	20	55	103
Доля (%)	27.2%	19.4%	53.4%	100.0%

(5) Плата за парковку

Большинство водителей припаркованных машин на ул. Бюль-Бюля должны платить определенную сумму за стоянку, 70% по сравнению с 25%, кто не платит. С другой стороны, 80% водителей припаркованных машин на ул. С. Вургуна не платят за стоянку.

Таблица 4.8.4 Плата за парковку на ул. С, Вургуна и Бюль-Бюля

Плата за парковку	Бесплатно	500 манат	1000 манат	2000 манат	Всего
Ул. Бюль-Бюля	25	36	35	5	101
Доля (%)	24.8%	35.6%	34.7%	5.0%	100.0%
Ул. С. Вургуна	82	16	5	0	103
Доля (%)	79.6%	15.5%	4.9%	0.0%	100.0%

(6) Желание платить

Респондентам был задан вопрос о желании платить за парковку. Не удивительно, что водители на ул. Бюль-Бюля проявили большее желание платить за парковку, чем на улице С. Вургуна. Несмотря на это, 60% водителей на улице С. Вургуна все же желают платить, но только 48% готовы заплатить до 1000 ман.

Таблица 4.8.5 Желание платить за парковку

Желание платить	1000 манат	2000 манат	3000 манат	Бесплатно	Всего
Ул. Бюль-Бюля	61	34	5	1	101
Доля (%)	60.4%	33.7%	5.0%	1.0%	100.0%
Ул. С. Вургуна	49	11	1	42	103
Доля (%)	47.6%	10.7%	1.0%	40.8%	100.0%

4.9 Исследование такси

Исследование такси было проведено для дополнения данных ИПЧ по движению такси на территории исследования. Сначала из Транспортного Управления был получен список зарегистрированных таксомоторных компаний. Список включал 27 компаний и 759 отдельных владельцев такси. Исследование было нацелено на такси, относящихся к таксомоторным компаниям.

На начальном этапе было исследовано 27 компаний, в результате которого был составлен список, включающий адреса компаний, количество такси, количество водителей, число действующих в настоящее время такси. После чего из этих компаний было отобрано 100 такси для исследования. Исследование проводилось между 24 января и 2 февраля 2001 г..

Из 27 перечисленных компаний, было обнаружено, что в настоящее время действуют только 8 компаний. Остальные компании были либо закрыты, либо переехали по неизвестному адресу. Окончательный список таксомоторных компаний и число имеющихся действующих такси в этих компаниях дается в нижней таблице.

Таблица 4.9.1 Таксомоторные компании, действующие в Баку

No.	Название компании	Вид собственности	Число собственных такси	Число нанятых такси	Число водителей	Число функционирующих такси	% функционирующих такси
1	Стар такси лтд.	Частная (местная)	394	0	600	230	58%
2	Азкор	Частная (СП)	152	0	145	130	86%
3	Идрис	Частная (СП)	98	0	70	70	71%
4	Рикойл	Частная (местная)	40	0	50	20	50%
5	Бактранс	Частная (местная)	30	0	60	15	50%
6	Форте	Частная (местная)	27	0	7	7	26%
7	Парвиз	Частная (местная)	23	0	23	23	100%
8	ASSA	Частная (местная)	8	0	4	8	100%
	Всего		772	0	959	503	65%

Всего в 8 действующих компаний имеется 772 такси, ни из них 65% или 503 такси действуют в настоящее время. Самой крупной компанией является Стар Такси Лтд., затем следуют Азкор и Идрис с числом такси в 130 и 70 соответственно.

Все компании являются частными, компании Азкор и Идрис являются совместными. Компании Азкор и Форт не проявили желания сотрудничать в проведении исследования. Поэтому, 100 такси были распределены равномерно среди других компаний.

Таблица 4.9.2 Число исследованных такси по таксомоторным компаниям

№.	Название компании	Число собственных такси	Число функционирующих их такси	Число обследованных такси
1	Стар	394	230	58
2	Идрис	98	70	26
3	Assa	8	8	5
4	Парвиз	23	23	4
5	Рикойл	40	20	4
6	Бактранс	30	15	3
	Всего	593	366	100

Б результате исследования 100 такси было выявлено 1176 рейсов пассажиров. Таким образом, среднее число рейсов на такси составляет 12 рейсов в день. Предполагая, что число пустых рейсов такое же, то можно определить, что в обычный день такси совершает 24 рейса.

Ниже дается характеристика рейсов такси:

1) Число пассажиров в такси

Распределение пассажиров по количеству дается в нижней таблице. 44,4% рейсов с одним пассажиром, 50% - с 2 или 3. Долевое различие значительно в такси города Баку.

Таблица 4.9.3 Число пассажиров в такси

№.	Число пассажиров	Число рейсов	Доля (%)
1	1 пассажир	522	44.4%
2	2 пассажира	391	33.2%
3	3 пассажира	200	17.0%
4	4 пассажира	61	5.2%
5	Более 4 пассажиров	2	0.2%
	Всего	1176	100.0%

2) Средняя продолжительность рейсов такси

В нижней таблице показано распределение продолжительности рейсов такси. 43% рейсов такси составляют 15 минут или меньше, а 86,7% - 30 минут или меньше. Это говорит о том, что такси используется для передвижения на короткие расстояния.

Таблица 4.9.4 Средняя продолжительность рейсов такси

No.	Продолжительность поездки	Число рейсов	Доля (%)
1	1-10 минут	234	19.9%
2	11-15 минут	271	23.0%
3	16-20 минут	227	19.3%
4	21-30 минут	288	24.5%
5	31-45 минут	113	9.6%
6	46-60 минут	29	2.5%
7	Более 60 минут	14	1.2%
Всего		1176	100.0%

3) Цель использования такси

Цели использования такси показаны в нижней таблице. Наибольший процент(39,5%) составляют поездки в социальных и личных целях. 21,5% составляют рейсы на работу и 31% - домой. Поездки за покупками составляют только 3,1% и нет деловых поездок.

Таблица 4.9.5 Цели использования такси

No.	Цель поездки	Число рейсов	Доля (%)
1	На работу	253	21.5%
2	Домой	365	31.0%
3	Бизнес	0	0%
4	Покупки	36	3.1%
5	В школу	14	1.2%
6	Социальные/частные	465	39.5%
7	Отдых	43	3.7%
Всего		1176	100.0%

4.10 Исследование грузовых автомобилей

Цель данного исследования заключалась в определении существующего состояния грузового транспорта города Баку.

Из Транспортного Управления был получен список грузовых компаний, зарегистрированных в Министерстве Транспорта. Используя этот список, изыскатели посетили эти компании для того, чтобы узнать их расположение и получить данные о количестве имеющихся грузовиков. Таким образом, было определено число действующих в настоящее время грузовиков. Основываясь на это число, было исследовано 110 грузовиков действующих грузовых компаний.

(1) Результаты исследования грузовых компаний

Из 24 грузовых и производственных компаний, перечисленных в списке зарегистрированных компаний, было выявлено 14 действующих компаний. Хотя в 14 компаниях имеется около 955 грузовиков, только 427 или 44.7% - действующие. В нижней таблице показан список грузовых и производственных компаний с указанием имеющихся у них и действующих грузовиков, основных видов перевозимых грузов.

Как видно из таблицы, 9 из 14 компаний (64%) занимаются перевозкой строительного материала. Хотя многие компании зарегистрированы в качестве компаний по предоставлению услуг, многие из них сдают в аренду грузовики для перевозки строительных материалов.

(2) Исследование движения грузовых автомобилей

Было исследовано 110 грузовиков из 11 компаний с общим числом действующих грузовиков в 367 (30%) для определения их движения в обычный день. Общее число рейсов исследованных грузовиков составило 399. Среднее число рейсов для средних грузовиков компании Mars Overseas Baku Лтд. (производственная компания, которая владеет средними грузовиками), высокое, т.е. 8,2 рейса/грузовик. Среднее число рейсов для крупных грузовиков меньше, чем для тяжеловесных грузовиков (грузовики такого типа, которые перевозят строительный материал). Общее среднее число рейсов на грузовик составило 3,63.

Таблица 4.10.1 Список действующих компаний и количество грузовиков.

No	Название компании	Промышленный сектор	Основной вид перевозимых грузов	Число грузовиков, принадлежащих компании				Всего	Число работников	Грузовики, работающие последние три мес.
				>10 тонн	3.5-10 т	1.5-3.5 т	Пикапы			
1	Карван OJSV	Обслуживание	Стройматериалы	0	134	0	0	134	43	20
2	Трансавто EKS OJSV	Обслуживание	Другие	15	70	22	0	107	79	35
3	Беюк Автонагليات	Шор Строительство	Стройматериалы	70	35	0	0	105	66	50
4	Баки Юк Автонагليات	Другое	Стройматериалы	0	105	0	0	105	121	50
5	Грузовое арендное предприятие #5	Другое	Стройматериалы	30	70	0	0	100	108	25
6	Баки нагليات - 10 OJSV	Транспорт/Связь	Стройматериалы	70	18	0	0	88	110	50
7	Грузовое предприятие #2704	Транспорт/Связь	Другие	7	77	3	0	87	72	27
8	Бинагадинское грузовое предприятие	Финансы/Страхование/Недвижимость	Стройматериалы	28	35	0	0	63	30	28
9	Азернефть проектно-строительное управление	Строительство	Стройматериалы	35	15	10	0	60	201	60
10	Баки нагليات-6 OJSV	Строительство	Стройматериалы	50	2	0	0	52	35	32
11	Baku Cola Bottlers ltd.	Производство	Готовые продукты	0	2	22	4	28	250	24
12	Mars Overseas Baku ltd.	Производство	Готовые продукты	1	1	12	0	14	150	14
13	Автотерминал OJSV	Транспорт/Связь	Стройматериалы	8	3	0	0	11	15	11
14	Супер Сервис	Обслуживание	Скоропортящийся продукт	0	0	1	0	1	2	1
Всего				314	567	70	4	955	1282	427
Доля %				32.8%	59.4%	7.3%	0.5%	100%		44.7%

Таблица 4.10.2 Общее число исследованных грузовиков и среднее количество передвижения

№.	Обследованные грузовые компании	Грузовики, работающие последние 3 мес	Число обследованных грузовиков	Общее число передвижения	Среднее число передвижения на грузовик
1	Mars Overseas Baku ltd.	14	5	41	8.20
2	Баки Наглият-10 OJSV	50	17	62	3.65
3	Баки Наглият -6 OJSV	32	13	46	3.54
4	Грузовое арендное предприятие #5	25	2	5	2.50
5	Карван OJSV	20	10	30	3.00
6	Грузовое предприятие #2704	27	7	21	3.00
7	Беюк Шор автонаглият	50	13	45	3.46
8	Автотерминал OJSV	11	9	31	3.44
9	Бинагадинское грузовое предприятие	28	8	34	4.25
10	Азернефт проектно-строительное управление	60	16	57	3.56
11	Баки Юк Автонаглият	50	10	27	2.70
Всего		367	110	399	3.63

(3) Средняя продолжительности времени рейсов

Средняя продолжительность времени передвижения грузовиков показана в нижней таблице. Незагруженных грузовиков составили 53%, а загруженных - только 47%. Из них грузовики с продолжительностью в 30 мин. составили 26%, в 31-60 мин. - 30% и больше 60 мин. - 43%. Время передвижения на грузовиках города Баку сравнительно большое.

Таблица 4.10.3 Средняя продолжительность времени передвижения на грузовиках

№.	Продолжительность передвижения	Порожняк	С грузом	Всего	%-ное отношение
1	1-10 минут	10	8	18	4.51%
2	11-15 минут	6	8	14	3.51%
3	15-20 минут	6	10	16	4.01%
4	21-30 минут	34	24	58	14.54%
5	31-45 минут	28	17	45	11.28%
6	46-60 минут	51	26	77	19.30%
7	Более 60 минут	78	93	171	42.86%
Всего		213	186	399	100.00%

Глава 5 Дорожные сооружения и движение

5.1 Общая часть

5.1.1 Дорожно-транспортные организации

В настоящее время инфраструктура в Азербайджане больше мешает, чем помогает появлению эффективной рыночной экономики. Такая же ситуация наблюдается и в Баку.

Срочным требованием в области дорог является восстановление адекватного уровня регулярного ежегодного и периодического технического обслуживания дорог. Однако в дальнейшем будет необходимым новое развитие дорог в Баку.

В Азербайджане государственная организация Азеравтойол (бывшее Министерство Автомобильных Дорог) производит работы по текущему ремонту и строительству Национальных Дорог, основываясь на стратегию и планы, предложенные Кабинетом Министров.

В ведении Бакинской ИВ находятся все городские дороги. Управление Строительства Дорог, называемое ДорРемСтрой (производственное ремонтно-строительное объединение), относившееся к Департаменту Строительства и Благоустройства при Исполнительной Власти города Баку, проводит все работы, связанные со строительством, реконструкцией и ремонтом дорог. Однако в 2001 году управление было реорганизовано в акционерное общество, а за техническое обслуживание и ремонт дорог отвечает Департамент Эксплуатации Дорог при Исполнительной Власти Баку.

5.1.2 Сеть региональных дорог

Существующая дорожная сеть Азербайджана была создана для соединения городов и деревень, расположенных на Кавказе. Эти дороги в Азербайджане подразделяются на национальные и местные дороги. Общая длина внутренних дорог составляет 24 335 км а плотность – 280,6 км/1000 кв. км. Почти все национальные дороги с асфальтовым покрытием, и только 50% местных дорог покрыты асфальтом. Длина дорог отдельно по виду дорожного покрытия показана в Таблице 5.1.1. Процентное соотношение дорог по категории показано в Таблице 5.1.2. Дорожная сеть основных магистралей в Азербайджане показана на Рисунке 5.1.1 .

Сообщается, что главными компонентами инфраструктуры, для которых требуется финансовая поддержка, являются дороги и мосты, улицы города и сооружения.

Предполагается, что основным источником финансовых средств для технического обслуживания дорог является Дорожный Фонд. Однако изменилось положение, теперь получен фонд от государства.

Таблица 5.1.1 Длина дорог по видам покрытия в Азербайджане

Классификация дорог	Длина дорог по видам покрытия (км)					Соотношение
	Мощеная дорога	Соотношение	Немощеная дорога	Соотношение	Всего	
Республиканские дороги	6392	99.8	13	0.2	6405	100%
Местные дороги	6123	34.1	11807	65.9	17930	100%
Всего	12515	51.4	11820	48.6	24335	100%

Источник: Семинар по улучшению маршрутов азиатских автомагистралей, 1998, UN-ESCAP

Таблица 5.1.2 Процентное соотношение дорог по категориям

Классификация дорог	Категория дорог					Общая длина (км)
Республиканские дороги	о	о	о	-	-	6405
Местные дороги	-	-	-	о	о	17930
Всего	-	-	-	-	-	24335
Соотношение	1%	13%	42%	33%	10%	100%

Источник: "Исследование по развитию сети магистральных дорог в Азиатских Республиках, Окончательный Отчет", 1996, UN -Escap

Проект развития международного транспортного коридора из Европы через Черное море, Кавказ и Каспийское море в Центральную Азию находится в процессе реализации в Азербайджане в рамках комплексной программы помощи, финансируемой Европейским Союзом, ТРАСЕКА. В рамках программы ТРАСЕКА, в 1998 году соответствующие страны подписали многостороннее соглашение по транспорту. Программа нацелена на развитие экономических связей, торговли и транспортных коммуникаций в регионе, обеспечение выхода на мировой рынок посредством дорог, железной дороги и моря, обеспечение охраны окружающей среды, согласованность транспортной стратегии и правовой структуры, и создание одинаковых условий для конкуренции в транспортном секторе. Коридор связан с Транс европейской сетью дорог Европейского Союза и Пан европейским транспортным коридором. Развитие международного коридора рассматривается странами-участниками в качестве возрождения Шелкового Пути. В Азербайджане Бакинский порт выступает в качестве транспортного центра для морского, рельсового и автодорожного транспорта между Казахстаном, Туркменистаном и странами Восточной Европы через Грузию.

ESCAP считает, что Азиатская магистраль необходима для формирования международного маршрута, соединяющего столиц стран азиатского региона. В Азербайджане Азиатская магистраль будет проходить по маршруту Баку-Куба (в Российскую Федерацию) и Баку-Астара (в Иран).

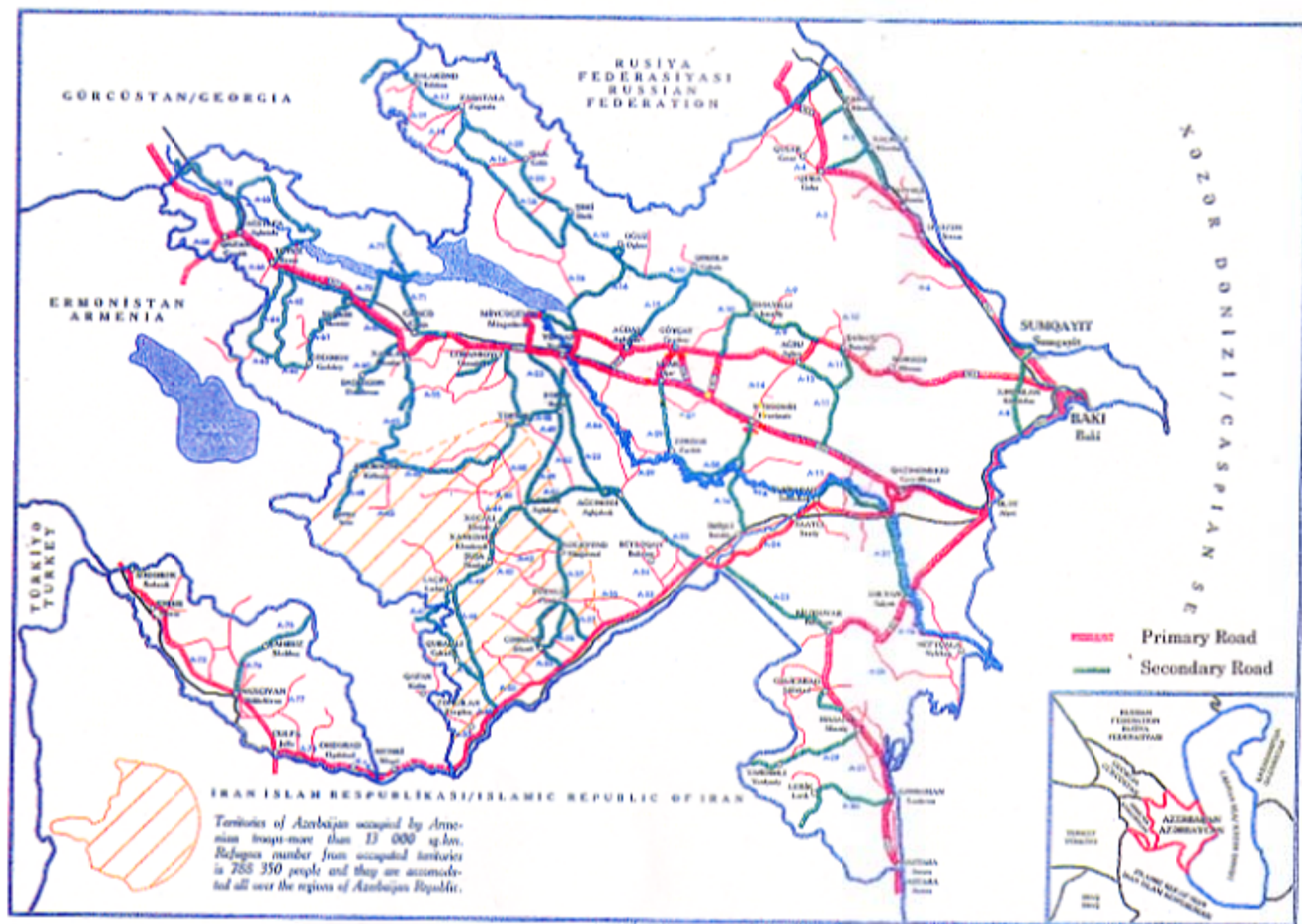


Рисунок 5.1.1 Дорожная сеть основных магистралей в Азербайджане

5.1.3 Стандарты проектирования дорог

Проектно-конструкторские стандарты в области классификации, проектирования, строительства, реконструкции, технического обслуживания и контроля дорог в Азербайджане основаны на стандартах бывшего Советского Союза.

Согласно информации, полученной из ДорРемСтроя, в Баку применяются следующие требования и стандарты по строительству дорог и мостов.

- Городские дороги (Сельское, городское планирование и строительство). Применяются строительные нормы и правила СНиП II-60-75.
- Дороги вне города. Применяются нормы и правила СНиП 2.05-85 (Автомобильные дороги).
- Новые мосты и реконструкция существующих мостов (включая эстакады, путепроводы и пешеходные мосты) и трубопроводы. Применяются строительные нормы и правила СНиП 2.05.03-84 (Мосты и трубопроводы).
- В октябре 2000 года был введен в действие Закон об автомобильных дорогах Азербайджанской Республики в области планирования, технического обслуживания/ремонта, реконструкции и строительства.

Согласно СНиП 2.05.02-85, все дороги в Азербайджане подразделяются на 6 категорий с I-а до V, как показано в Таблице 5.1.3. Ширина и проектная скорость городских дорог/улиц в соответствии с СНиП II-60-75, показаны в Таблице 5.1.4.

Однако в настоящее время вышеназванные стандарты не всегда применяются.. Иногда, если дорожные проектные работы финансируются международными организациями, применяются другие проектные стандарты, такие как AASHTO или германские проектные стандарты.

Стандарты “СНиП”, разработанные в 80-х годах, применяются при классификации дорог. Классификация городских дорог по “СНиП II-60-70” показана в Таблице 5.1.3. И классификация пригородных дорог по “СНиП 2.05.02-85” показана в Таблице 5.1.4

После обретения Азербайджаном независимости поменялись названия многих дорог, и смена названий происходит так часто, что кажется возникает путаница в названиях. Например, важная кольцевая дорога, называемая проспектом Карла Маркса, была разделена на несколько секций, которые были даны названия проспект Матбуата, проспект Али Мустафаева, Зии Буниятова и т.д. В настоящее время большинство названий дорог на вывесках написаны на азербайджанском языке.

Таблица 5.1.3 Классификация городских дорог

	Категория	Назначение
	Автомостраль	Скоростное сообщение между городами с пересечениями на разных уровнях
Магистральные дороги и улицы	Городские дороги и улицы	Беспрерывное сообщение между городскими районами с пересечениями на разных уровнях Регулируемые: сообщение между городскими районами
	Улицы и дороги на районном уровне	Передвижение в пределах района и сообщение между районными и городскими улицами и дорогами
	Дороги для грузового транспорта	Передвижение в промышленных районах
Местные дороги и улицы	Улицы в жилых районах	Передвижение в жилых районах и сообщение с улицами и дорогами районного уровня
	Дороги в районе промышленных и государственных складских сооружений	Передвижение в промышленных районах
	Пешеходные улицы и дороги	Передвижение пешеходов
	Улицы в населенных пунктах	
	Дороги в населенных пунктах	
	Проходы	Передвижение в маленьком районе

Таблица 5.1.4 Классификация пригородных дорог

Категория	Дневная интенсивность движения		Административный уровень
	в легковых автомобилях	в транспортных единицах	
I-a	14,000-	7,000-	Государственный и международный уровень
I-b	14,000-	7,000-	Государственный и региональный уровень
II	6,000 – 14,000	3,000 – 7,000	
III	2,000 – 6,000	1,000 – 3,000	Государственный, региональный и местный уровень
IV	200 – 2,000	100 – 1,000	Региональный и местный уровень
V	-200	-100	Местный уровень

При использовании названий дорог применяются обычно слова “шоссе”, “проспект”, “улица”, “дорога” и “проезд”. “Шоссе” применяется к дорогам, которые соединяют центр города с пригородными территориями, а “проспект” применяется к главным дорогам. К большинству дорог применяется “улица”. К некоторым небольшим дорогам в жилых районах применяется “проезд”.